

УДК 338.47(571.53)
ББК 65.37(2 Рос)

Е.Е. Попова

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ПАССАЖИРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Рассмотрено состояние транспортной системы Иркутской области. Проанализированы достоинства и недостатки каждого вида транспорта с точки зрения пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, транспортная система, транспортный комплекс.

Ye.Ye. Popova

ANALYSIS OF THE STATE OF PASSENGER TRANSPORT SYSTEM IN IRKUTSK REGION

The article deals with the state of transport system in Irkutsk region, and analyzes advantages and disadvantages of each type of transport in the context of transporting passengers.

Keywords: passenger transport, transport system, transport complex.

Согласно Стратегии устойчивого развития Байкальского региона предлагается достаточно много направлений для исследований, одним из таких направлений является разработка научных основ особой экономической зоны туристско-рекреационного типа и обоснование их роли в устойчивом региональном развитии. Одним из факторов, влияющих на реализацию данного направления, является достаточный уровень развития транспортной системы в регионе.

Транспортный комплекс Иркутской области — важнейшая часть и связующее звено экономики области. Его устойчивое развитие и эффективное функционирование является необходимым условием хозяйствования в Сибири.

В 2008 г. транспортная система Иркутской области в целом удовлетворяла потребности населения и экономики в перевозках. Однако транспортная сеть нуждается в развитии и совершенствовании. На 1000 км² территории приходится 3,2 км железных дорог и 16 км. Автодорог (по России — соответственно 5,0 и 36,5).

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

С точки зрения логистики перевозок к каждому виду транспорта присущи свои особенности, достоинства и недостатки, определяющие возможность его использования в логистической системе.

Предпочтения пассажиров к выбору вида транспорта или их сочетаний зависит от основных характеристик работы видов транспорта: время в пути, частота отправок маршрутов, соответствие расписанию, способность доставить пассажира в любой пункт назначения, стоимость проезда, уровень сервиса.

На выбор вида транспорта существенно влияют сложившиеся предпочтения пассажира к процессу перевозки, а также география поездки.

Рассмотрим особенности функционирования каждого вида пассажирского транспорта в Иркутской области.

Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта по перевозке пассажиров на средние расстояния и в пригородном сообщении. Главной транспортной артерией Иркутской области является Транссибирская железнодорожная магистраль. В 1986 г. введена в эксплуатацию Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. По состоянию на 1 января 2008 г. эксплуатационная длина железных дорог общего пользования составила 2478 км. Отправление пассажиров железнодорожным транспортом составило 28,5 млн чел., по сравнению с 2006 г. перевозки увеличились на 2,5%, пассажирооборот составил 4,6 млрд пасс./км.

Достоинства: высокая провозная и пропускная способность; независимость от климатических условий, времени года и суток; высокая регулярность перевозок; относительно низкие тарифы. *Недостатки:* относительно низкие условия комфорта.

В Иркутской области, как и на большей территории РФ, существует одно предприятие-монополист, оказывающее услуги пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, это компания ОАО «Российские Железные Дороги», а также 52 оператора — посредников доставки.

Водный транспорт. Наличие на территории области многоводных рек (Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска) обусловило развитие водного транспорта Иркутской области. Крупнейшие порты расположены на р. Лене — Киренск и Осетрово (г. Усть-Кут).

В Иркутской области внутренним речным транспортом общего пользования обслуживается 8 тыс. км внутренних судоходных путей. Объемы перевозок не стабильны. За 2008 г. речным транспортом перевезено 588 тыс. чел.

Достоинства: низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния; высокая провозная и пропускная способность; низкая капиталоемкость перевозок. *Недостатки:* ограниченность перевозок; низкая скорость доставки пассажира; зависимость от географических, навигационных и погодных условий; необходимость создания сложной почтовой инфраструктуры; невысокая частота отправок.

Водный транспорт Иркутской области представлен десятью предприятиями.

Воздушный транспорт является основным видом транспорта для перевозок пассажиров на дальние расстояния. В Иркутской области в 2008 г. воздушным транспортом общего пользования перевезено 557 тыс. пассажиров, пассажирооборот составил 116 млн пасс./км. По сравнению с 2006 г. перевозка возросла на 17,5%.

Воздушные перевозки осуществляются в основном через два крупных аэропорта — в гг. Иркутске и Братске. Иркутский и Братский аэропорты имеют статус международных. Выполняются регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Шеньян, Ниигату, Ташкент, Улан-Батор. Организованы чартерные рейсы в Корею, Турцию.

Достоинства: наивысшая скорость сообщения; высокая надежность; комфортабельность; возможность достижения отдаленных районов. *Недостатки:* высокая себестоимость перевозки пассажиров, наивысшие тарифы среди других видов транспорта; зависимость от погодных условий.

Воздушный транспорт Иркутской области представлен 15 компаниями.

Городской электрический транспорт. Это самый экологически чистый вид транспорта. Троллейбусное сообщение существует и в областном центре и в г. Братске, трамвайное в четырех городах (Иркутске, Ангарске, Усолье-Сибирском и Усть-Илимске). Протяженность троллейбусных линий составляет 71 км, трамвайных путей — 93 км.

В отличие от автомобильного транспорта, где наличие машин в последние годы растет (в основном за счет населения), подвижной состав электрического транспорта в сравнении с 1995 г. сократился на 15–19%.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот на трамвайном транспорте в 2008 г. сравнении с 2006 г. составили 92,1 и 91,9%, на троллейбусном — соответственно 86,3 и 84,2%.

Электрический транспорт Иркутской области представлен пятью предприятиями.

Автомобильный транспорт представлен в Иркутской области большим количеством (более ста) независимых перевозчиков.

За ряд лет в развитии автомобильного транспорта в Иркутской области произошли заметные изменения. Протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 12,4 тыс. км или 87,8% их общей протяженности. Увеличилась протяженность дорог, имеющих усовершенствованное покрытие (на 22,6% к 1995 г.).

По данным ГИБДД, на начало 2008 г. в собственности юридических лиц и граждан имелось 554,2 тыс. единиц автотранспорта, в том числе 417 тыс. легковых автомобилей, 106,5 тыс. грузовых, 30,8 тыс. автобусов.

Наряду с этим снижается наличие автомобилей общего пользования: количество грузовых составляют 12,8% к 1995 г., автобусов — 41,2%. Автобусами общего пользования перевезено 70,7 млн чел., пассажирооборот — 901 млн пасс./км (94,5% и 93,9% к 2006 г.).

Автомобильный транспорт Иркутской области на начало 2008 г. представлен 21 предприятием.

В табл. 1 представлен объем перевозок пассажиров в Иркутской области по видам транспорта общего пользования в 1995, 2000, 2006 и 2008 гг.

Таблица 1

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, тыс. чел. (перевезенных пассажиров)

Вид транспорта	Год			
	1995	2000	2006	2008
Железнодорожный	39 993	22 133	27 817	28 501
Воздушный	767	374	474	557
Внутренний водный	628	527	421	588
Троллейбусный	42 529	75 737	35 866	30 966
Автомобильный (автобусные перевозки)	295 900	259 301	74 766	70 664
Трамвайный	96 127	107 063	63 445	58 449

Источник: [1].

Представленная в табл. 1 статистическая информация, свидетельствует о снижении за последние несколько лет объема перевозок по всем видам

транспорта. Основная причина такого снижения количества перевозок связана с ростом числа личных автомобилей.

В табл. 2 представлен анализ табл. 1, исходя из процентного отношения объема перевозок по видам транспорта к общему итогу.

Таблица 2

**Структура перевозки пассажиров по видам транспорта
общего пользования, % к общему итогу**

Вид транспорта	Год	
	1995	2008
Железнодорожный транспорт	8,4	15,1
Воздушный	0,2	0,3
Внутренний водный	0,1	0,3
Троллейбусный	8,9	16,3
Автомобильный	62,2	37,2
Трамвайный	20,2	30,8
<i>Всего</i>	100,0	100,0

Источник: [1].

Анализ представленной структуры, позволяет сделать выводы:

1. Доминирующее положение в структуре пассажирских перевозок занимает автомобильный транспорт (автобусы) (37,2% в 2008 г.), наиболее сложное положение у воздушного (0,3% в 2008 г.) и внутреннего водного транспорта (0,3%).

2. В 2008 г. сравнительно с 1995 годом уменьшилась доля перевозки пассажиров автобусами, что связано, прежде всего, с развитием автомобильных дорог и ростом числа личного транспорта.

3. Увеличилась доля перевозки пассажиров городским электрическим транспортом (троллейбусами, трамваями), прежде всего это может быть связано с появлением новых маршрутов, а также с появлением льгот на проезд в городском транспорте.

4. Доля перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, внутренним водным и воздушным также возросла, рост этих показателей можно объяснить увеличением мобильности пассажиров не только внутри региона, но и за его пределы, а также за пределы России.

Степень развития инфраструктуры транспорта оказывает огромное влияние на развитие перевозок разными видами транспорта. Сеть существующих железных и автомобильных дорог Иркутской области ввиду низкой плотности, по начертанию и по своему техническому уровню не в полной мере соответствуют потребностям социально-экономического развития региона. Так, до настоящего времени треть населенных пунктов области не имеет связи по дорогам с твердым покрытием с сетью автодорог общего пользования.

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 — «автозимники», — обеспечивая северный завоз грузов от железнодорожных станций, речных портов и аэропортов к месту потребления.

В какой-то мере низкую плотность сухопутных дорог на севере региона компенсирует разветвленная сеть внутренних водных путей. Предприятия речного транспорта достаточно оснащены флотом, перегрузоч-

ной техникой, причалами для выполнения грузовых и пассажирских перевозок, переработки грузов. Однако перевозки по рекам носят сезонный характер и на случай чрезвычайных ситуаций могут оказаться неиспользуемыми.

Близость границ Казахстана, государств Центральной Азии, к транспортным артериям Иркутской области, делает развитие транспортной системы нашего региона актуальной не только с учетом региональных интересов, но с общегосударственных позиций.

Список использованной литературы

1. URL: [http:// www.gks.ru](http://www.gks.ru).

Referenses

1. URL: <http:// www.gks.ru>.

Информация об авторе

Попова Елена Евгеньевна — аспирант, кафедра экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: popovae@list.ru.

Author

Popova Yelena Yevgenyevna — post-graduate student, Chair of Economy and Business Management, Baikal National University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: popovae@list.ru.