

Оценка динамики перевозки грузов на железнодорожном и автомобильном транспорте

Мировой опыт и анализ состояния тенденций развития транспорта позволяет отметить, что залогом успешного развития транспортной системы являются комбинированные перевозки при осуществлении глубокой технической и технологической проработки всех этапов логистической цепи (ЛЦ). Для этого необходима оценка динамики перевозки грузов на исследуемых видах транспорта и классификация таких перевозок с целью разработки методологии обоснования и оценки конкурентных преимуществ автомобильного и железнодорожного транспорта для совершенствования потока грузоперевозок в регионах.

Комбинированные перевозки можно характеризовать как вид грузовых перевозок с транспортными цепями между отправителями и получателями грузов в процессе перегрузки универсальных транспортных средств с одного вида транспорта на другой. Вместе с тем, одним из факторов развития региона являются транспортные коридоры, что характерно для Дальневосточного экономического региона и Приморского края в том числе.

По оценкам ученых Института комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН [79] интересным является анализ развития транспортной сети в Дальневосточном регионе по примеру Еврейской автономной области и Приморского края, которая в перспективе может стать одним из центральных звеньев транспортных коридоров Восток – Запад как при организации внутрирегиональных перевозок, так и при взаимодействии с внешним миром, тенденции развития которого сводятся, главным образом, к трем факторам: торговля, привлечение иностранных инвестиций и использование зарубежных инвестиций, в том числе в форме образования совместных предприятий.

Удобное транспортно-географическое положение ЕАО, окраинное положение Приморского края и особенно его южных и юго-восточных районов открыло перспективу социально-экономического развития региона с учетом возможностей установления устойчивых взаимовыгодных внешнеэкономических связей с другими зарубежными странами. Приморский край остался единственным районом России, который одновременно граничит с двумя (в т.ч. крупнейшей) активно развивающимися странами – Китаем и Северной Кореей. Он имеет кратчайший морской выход ко многим другим высокоразвитым и развивающимся странам АТР. Эти благоприятные предпосылки еще более усиливаются в связи с тем, что для России ряд морских портов Балтики и Черного моря стали зарубежными, и экономические связи даже западных российских районов со странами АТР становятся более экономически оправданными через порты Приморского края: ОАО "Владивостокский морской торговый порт", ОАО "Находкинский морской торговый порт", ОАО "Морской порт Зарубино", ОАО "Морской торговый порт Посыет", ОАО "Восточный порт", через которые осуществляется уже сегодня около 70% морских грузоперевозок Дальнего Востока. При этом немаловажное значение имеют автомобильный и железнодорожный транспорт, посредством которого осуществляются грузоперевозки не только внутри Дальневосточного региона, но и за его пределами.

Недооценка развития транспортной инфраструктуры ведет к значительным трудностям в реализации преимуществ географического разделения труда, затрудняет процесс интенсификации производства. Транспорт является связующим звеном между отдельными отраслями экономики, индикатором развития того или иного региона. От уровня его развития в целом зависит и уровень развития экономики страны.

Как уже отмечалось, применительно к Приморскому краю, удельный вес показателей транспорта достаточно велик в общей структуре ВВП. Согласно

статистическим данным, можно показать густоту путей сообщения.

Таблица 2.2.1

ГУСТОТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(на конец года; километров пути на 1000 км² территории) [154;155]

	2000	2002	2003	2004
Железнодорожные пути - всего				
в том числе:	14,2	12,5
общего пользования	9,4	9,4	9,4	9,4
не общего пользования	4,8	3,1
Автомобильные дороги с твердым покрытием - всего	61,3	58,1	56,8	55,4
в том числе:				
общего пользования	42,5	42,7	42,7	42,7
ведомственные	18,8	15,4	14,1	12,7

Автомобильные дороги с твердым покрытием в 4,4 раза больше, чем железные дороги. По регионам Дальневосточного региона они соотносятся следующим образом:

Таблица 2.2.2.

Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по регионам Дальневосточного федерального округа (километров дорог на 1000 км² территории)

	2002	2003
Приморский край	42,7	42,7
Республика Саха (Якутия)	2,1	2,4
Еврейская автономная область	45,4	53,6
Хабаровский край	6,3	6,3
Амурская область	19,3	19,3
Камчатская область	2,9	2,9
Магаданская область	4,8	4,8
Сахалинская область	9,5	9,9

Источник: Транспорт в Приморском крае (статистический сборник).- Владивосток, 2004.

Из таблицы видно, что после ЕАО по густоте дорог Приморский край, а затем лидирует Амурская область. Эти показатели говорят о том, что от уровня развития транспорта зависит уровень развития региона.

Очень много говорится о транспортной ренте, которую может получать территория за счет транзита грузов, но до сих пор не ясен порядок ее изымания, тем более в связи с передачей дорожного фонда в управление муниципальных образований. В настоящее время все транспортные налоги уходят в федеральный бюджет, хотя в целом целесообразным была бы передача части данного налога в регионы, что позволило бы использовать эти средства на ремонт дорожного фонда местного значения. Дорожный фонд области разрушается. До настоящего времени нет твердого покрытия до пункта пропуска Амурзет, в настоящее время ориентированного в основном на обслуживание пассажиров и вывоз продукции совместного российско-китайского предприятия по заготовке и переработке древесины. Возможно, это является одной из причин сдерживания экспортно-импортных грузов.

За последние годы ЕАО превратилось в важный узел транзитных связей: через ее территорию осуществляются межрегиональные и международные перевозки. Перспективными могут стать следующие международные направления Харбин – Цзяхмусы – Хабаровск, Харбин – Тунцзян – Хабаровск в случае строительства через р. Амур мостовых сооружений.

В последние годы правительство провинции Хэйлунцзян активно прорабатывает вопросы строительства железнодорожного и автомобильного мостов через. Конечно, в строительстве данных инфраструктурных объектов заинтересована, прежде всего, китайская сторона, так как продукция провинции, ориентированная на Хабаровский край, ЕАО и западные регионы России получит прямой выход на Транссиб через Нижнеленинское железнодорожным транспортом и Амурзет – автомобильным. В то же время нельзя не отметить и положительные стороны для российской стороны и прежде всего имеющих внутрорегиональное значение. Функционирование международного транспортного коридора позволит: активизировать поток экспортно-импортных грузов; увеличить занятость населения приграничья, при этом, сократив миграцию населения; создать свободную таможенную зону для обработки грузов.

В настоящее время развитие сети автодорог ЕАО идет по трем направлениям: Биробиджан – Облучье – граница Амурской области; Биробиджан – Ленинское – граница КНР; Биробиджан – Амурзет – граница КНР. Но нехватка средств на модернизацию дорожного полотна в конечном итоге приводит к деградации уже имеющихся дорог с твердым покрытием. Направление Биробиджан – Облучье – граница Амурской области является одним из реконструируемых участков федеральной дороги Чита – Хабаровск ("Амур"). Строительство осуществляется согласно Постановлению Правительства РФ от 01.12.94 г. "О федеральной целевой программе совершенствования и развития автодорог Российской Федерации", "Дороги России" на 1995-2000 годы и от 24.05.94 г. № 537 "О мерах по ускорению строительства и ввода в действие Федеральной автомобильной дороги "Чита – Хабаровск. Помимо этого большое значение имеет для района и области в целом функционирование пункта пропуска Пашково. Автотрасса с твердым покрытием по линии Пашково – Облучье отсутствует. Территориальная связка Пашково – Облучье является местом кратчайшего расстояния Транссиба от государственной границы (всего 40 км). Таким образом, её соответствующее оборудование усилит экспортные возможности Облученского района, облегчив выход на внешний рынок промышленной продукции из Хинганского и Теплоозёрского производственных пунктов, бруситового карьера, усилив инвестиционную привлекательность Кимканского железорудного месторождения (одним из тормозящих факторов развития последнего является отсутствие оптимальных путей вывода его продукции на внешний рынок). Кроме того, развитие Пашковского транспортного узла притянет к себе товаропоток (в первую очередь – древесины) из Архаринского района Амурской области. Во-вторых, со стороны КНР имеется перспектива прямого подключения к узлу Пашково – Облучье трассы Харбин – Цзяинь. Указанная трасса является кратчайшим расстоянием достижения из Харбина, как крупнейшего производственного центра Северо-восточного Китая Транссибирской магистрали. Организация сообщения по нему позволит сократить связующий километраж по сравнению с направлением Харбин – Амурзет – Биробиджан почти на 1/3, а по сравнению с направлением Харбин – Хэйхе – Благовещенск – почти в 1/5 раза [79]. Таким образом, заинтересованность китайской стороны в развитии транспортного коридора Пашково – Облучье – вполне прогнозируемая реальность.

Направление Биробиджан – Ленинское – граница КНР относится к важнейшей транспортной магистрали области, которая способствует развитию сельскохозяйственных предприятий Ленинского района, обеспечивает вывозку угля с Ушумунского месторождения и используется как подъезд к пограничному переходу с КНР у села Ленинское. Протяженность данного направления 124 км, асфальтированное и бетонное покрытие на данном направлении составляет 90,5 км. В настоящее время проводятся

работы по реконструкции автомобильной дороги Биробиджан – Ленинское с переводом гравийного покрытия в асфальтобетонное.

Третье направление Биробиджан – Амурзет – граница КНР, имеет пограничный переход с КНР. Это направление связывает главный сельскохозяйственный район (Октябрьский) с областным центром. Это одно из самых перспективных направлений. Общая протяженность направления Биробиджан – Амурзет 222 км., причем до с.Унгун 93 км совпадает с направлением Биробиджан – Ленинское. Асфальтобетонных покрытий от с.Унгун до с.Амурзет нет.

Значение второго (Цзямусы – Нижне ленинский портпункт – Биробиджан – Хабаровск) и третьего направлений (Харбин – Хэгаи – Амурзет – Биробиджан – Хабаровск) особенно возросло после сооружения моста через р.Амур напротив г.Хабаровск. Этот крупнейший населенческо-производственный центр Дальнего Востока автоматически притягивает товаропотоки из Северо-восточного Китая, причём, в силу их размещения, вариант их транзита представляется наиболее оптимальным, именно через территорию ЕАО по указанным транспортным коридорам. Данная ситуация должна быть использована областью как для усиления своей роли связующего звена, так и для постепенного переключения товаропотоков за счет пересмотренных налоговых льгот на более активное оседание в своих пределах.

Недооценка развития транспортной инфраструктуры (которая в основном происходит из-за неэластичности, отсутствия жесткой связи между уровнем ее развития и удовлетворением потребностей транспортных услуг) ведет к значительным трудностям в реализации преимуществ географического разделения труда, затрудняет процесс интенсификации производства. При этом стоимость потерь общественного продукта, связанных с недостаточной развитостью, сформированностью транспортных систем, как правило, превышает затраты, необходимые для их развития. Одна из причин отставания развития транспорта – это отраслевой подход к оценке эффективности её функционирования, игнорирование внеотраслевого (внеинфраструктурного) эффекта, реализуемого в других, базисных отраслях. Уровень, особенности и направленность транспортного обустройства территории определяют её функциональную специализацию.

Именно от этого зависит, насколько территория перестаёт быть «пассивным» полигоном размещения, «поглотителем» набора объектов становится активным участником воспроизводственных и рыночных процессов, реализуя при этом свои специфические, иногда даже уникальные свойства.

Необходимость такого подхода к транспортной инфраструктуре диктуется требованиями повышения экономической ёмкости территории, использования агломерационного эффекта, создаваемого транспортом, а также усложнением связей.

По Приморскому краю оценить динамику можно по следующим данным:

Таблица 2.2.3

Перевозки грузов по видам
транспорта общего пользования
(миллионов тонн)

	2000	2002	2003	2004
Транспорт – всего	24,1	23,8	23,1	23,4
в том числе:				
железнодорожный	11,5	10,6	10,9	11,8
автомобильный	3,9	4,1	3,4	4,0

Удельный вес автомобильного транспорта по перевозке грузов почти в 2 раза ниже

железнодорожного, вместе с тем, по индексам показателей и динамики по годам, на автомобильном транспорте наблюдается более стабильный темп роста перевозки грузов, который за последние годы составил 43 %.

В стоимостных показателях это выглядит следующим образом:



Рис. 2.2.1 Перевозки грузов по ж/д и авто транспорту в Дальневосточном федеральном округе (млн. руб.)

Таблица 2.2.4

Индексы перевозок грузов по видам транспорта общего пользования
(в процентах)

	К предыдущему году			
	2000	2001	2002	2003
Транспорт - всего	100,4	98,8	97,1	101,3
в том числе:				
железнодорожный	100,9	92	102,8	108
автомобильный	97,5	105	83	119

Грузооборот можно представить следующими данными:

Таблица 2.2.5

Грузооборот по видам транспорта общего пользования
(миллиардов тонно-километров)

	2000	2001	2002	2003
Транспорт - всего	52,8	59,7	61,3	55,5
в том числе:				
железнодорожный	25,8	27,9	32,1	34,8
автомобильный (млн т-км)	208,6	262,3	237,6	248,8

На железнодорожном транспорте прирост составляет 108,4 %, а по автомобильному – 104,7 %, в то время как в целом по всем видам транспорта это составляет 90,5 %.

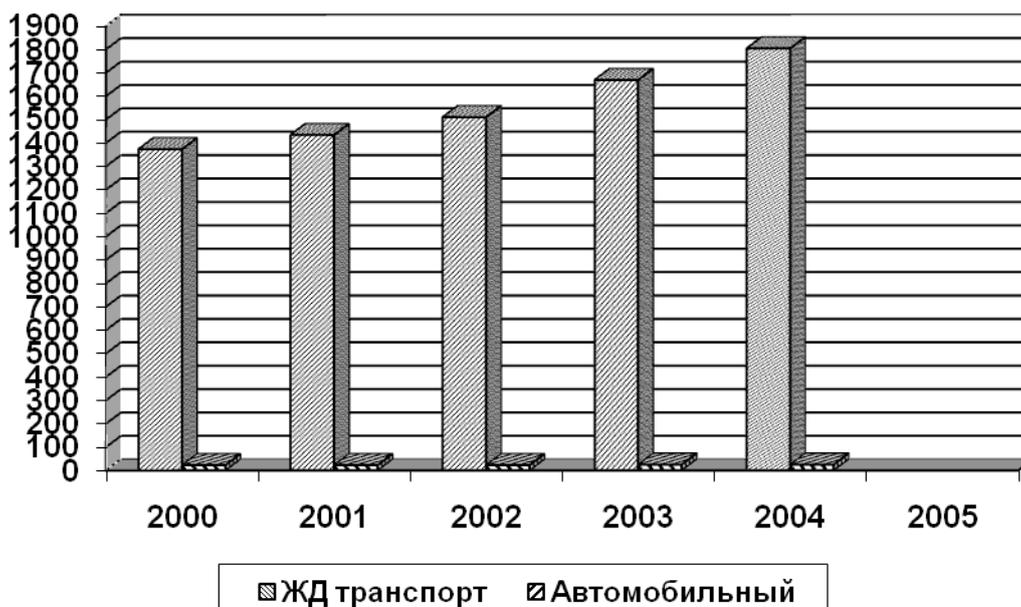


Рис. 2.2.2 Грузооборот по ЖД и авто транспорту в ДФО (млрд.тонно-километров)

На основании этих графиков можно сделать вывод, что в ДФО по перевозке грузов лидирует ЖД транспорт. В основном по Железной дороге товар везется в дальние регионы России. Автомобильным транспортом грузы перевозятся в основном на ближние расстояния до 800 км. На основании этого нельзя сделать вывод о том, какой из двух видов транспорта приоритетнее, так как ЖД транспорт перевозит большие объемы товара и дальние расстояния, отсюда вывод, что на перевозках на дальние расстояния больших партий груза лидирует ЖД.

Грузооборот на автомобильном транспорте ниже на 4 %, однако, резкий разрыв в показателях таблиц не отмечается. Это, на наш взгляд, подтверждает вышесказанное о моментах осуществления комбинированных перевозок.

На железнодорожном транспорте преобладают следующие виды грузов:

Таблица 2.2.6.

ПЕРЕВОЗКИ ОТДЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

	(тысяч тонн)			
	2002	2003	2004	2005
Железнодорожный транспорт				
Каменный уголь и кокс	5182	4317	4437	4440
Нефть и нефтепродукты наливом	200	135	202	100
Руда всякая	28	35	30	18
Черные металлы	168	167	107	145
Химические и минеральные удобрения	17	8	2	2
Строительные грузы	3108	2941	2717	2818
Лесные грузы	784	821	909	1059
Зерно и продукты перемола	365	267	366	490
Машины, оборудование и металлоизделия	68	103	138	157

Среди совокупности грузов, перевозимых железнодорожным транспортом

преобладает каменный уголь, строительные материалы и лесные грузы.

По предприятиям Приморского края проанализирована следующая информация:

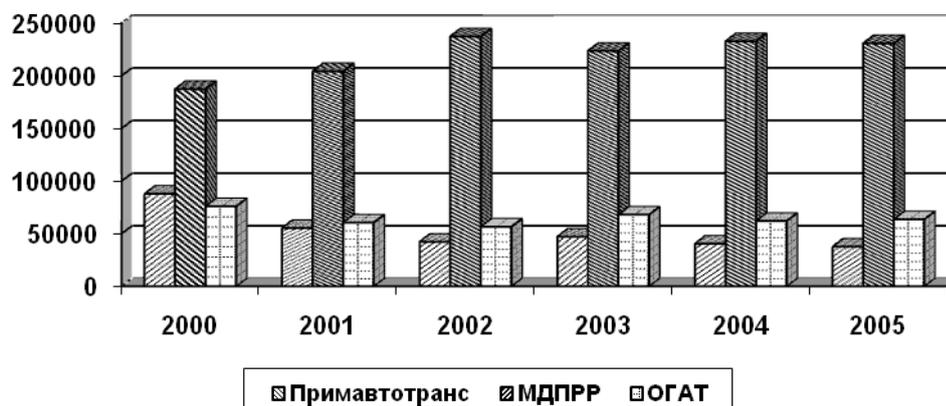


Рис. 2.2.3 Грузооборот ОАО «Приморавтотранс», ООО «ОГАТ» и Механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ

Согласно графика по оценке грузооборота 3-х компаний можно отметить, что на ДЖ транспорте самый высокий грузооборот. Это связано с тем, что на железной дороге имеются составы по 60 вагонов в каждом и полезным перевозимым объемом одного вагона 100 т.

Но если сравнивать грузооборот ЖД, который в Приморском крае является единственным ЖД перевозчиком, и сумму грузооборота некоторых автомобильных компаний, то ЖД транспорт проигрывает автомобильному. На данный момент в Приморском крае имеется около 60 фирм, предлагающих перевозки грузов автомобильным транспортом. Большой грузооборот автомобильных транспортных компаний подтверждается финансовыми показателями:

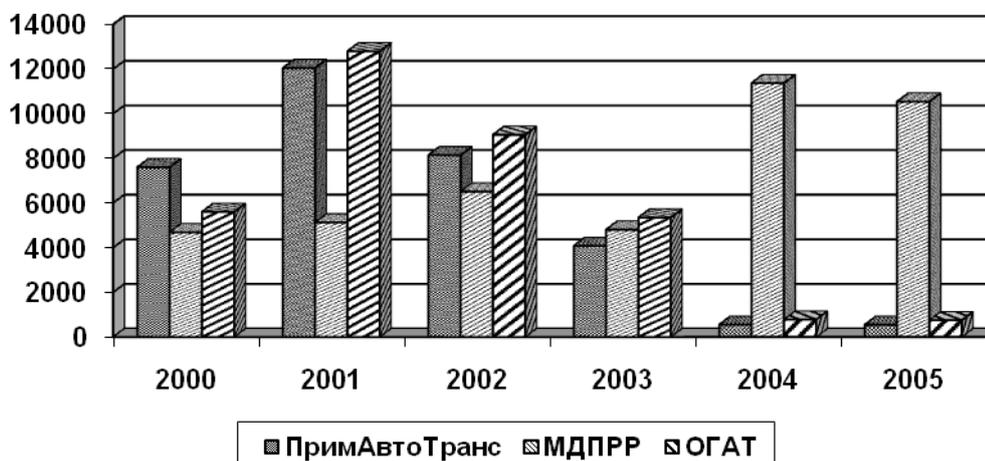


Рис. 2.2.4 Прибыль ОАО «Приморавтотранс» и механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ (тыс.руб.)

Прибыль на предприятиях железнодорожного транспорта выше, но это не означает, что автомобильный транспорт не является конкурентоспособным.

По неофициальным данным и оперативным сводкам службы ФСБ значительная часть прибыли автотранспортных предприятий скрывается от налогообложения, поэтому не случайны направления по системе регулирования со стороны государственных структур, что было обосновано в параграфе 1.3 и 2.1.

Вместе с тем, учитывая официальные статистические данные и неофициальные

источники правоохранительных структур, а также документы для служебного пользования в целом, оценивая динамику перевозки грузов в условиях жесткой конкурентной борьбы, мы утверждаемся в мнении, что для народнохозяйственной деятельности, как было отмечено в начале параграфа, значимы комбинированные перевезки грузов, которые в зависимости от факторов внутреннего и внешнего характера, наблюдающихся тенденциях роста производства и усиливающихся тенденций грузопотоков как внутри страны, так и за рубежом в плане мобильности и направлении, предполагающем контроль за прибыльностью автомобильного транспорта, при усилении роли государственного регулирования транспортных операций не у mažается роль автомобильного транспорта. Вместе с тем, учитывая элементы направления роли государственной собственности в процессе модернизации национальной экономики, несмотря на элементы разгосударствления структуры железнодорожного транспорта, также возрастает значение перевозки грузов по железной дороге. В таких условиях невозможно говорить о конкурентных преимуществах конкретного вида транспорта. Необходимо их оценивать применительно к конкретной структуре экономических отношений, взаимосвязи партнерских отношений, интересов структурных преобразований экономики и мирохозяйственных связей.