

Транспортный комплекс региона: проблемы и решения

Зимин В. А., доктор политических наук, кандидат экономических наук,
Профессор Самарского государственного аэрокосмического университета
имени академика С.П. Королева (национальный исследовательский
университет)

Аннотация. В статье дана характеристика современного транспортного комплекса Самарской области. Названы проблемы по исследуемой теме и предложены пути их решения.

Ключевые слова: Самарский регион, транспортный комплекс, инфраструктура, проблемы, управление, развитие.

Transport complex of the region: problems and decisions

Zimin V. A., doctor of political sciences, Candidate of Economic Sciences,
professor of the Samara state space university of a name
of the academician S.P. Koroleva (national research university)

Summary. In article the characteristic of a modern transport complex of the Samara region is given. Problems on the studied subject are called and ways their solutions are proposed.

Keywords: Samara region, transport complex, infrastructure, problems, management, development.

Стабилизация российской экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса. Транспортный узел Самарского региона представлен всеми видами транспорта, кроме морского. Он является одним из крупнейших в Российской Федерации. Через Самарскую область пролегают кратчайшие пути из Западной и Центральной Европы в

Среднюю Азию, Сибирь и Республику Казахстан. По ее территории проходит автомобильная дорога общегосударственного значения М-5 «Урал», по которой перевозятся грузы из Европы на Урал и в Сибирь. Регион связан автодорогами федерального значения с Республикой Казахстан и другими государствами Средней Азии, а также южными регионами России.

Река Волга обеспечивает доступ к Единой системе водных путей Европейской части страны, выход к Черному, Каспийскому и Балтийскому морям. В регионе действуют речные порты в Самаре и Тольятти.

Общая протяженность водных судоходных путей в Самарском регионе составляет 685 км.

На территории Самарской области проходит несколько магистральных железнодорожных линий, которые связывают южные, западные, восточные и юго-западные регионы России. Эксплуатационная длина железнодорожных путей здесь составляет более 1 300 км. Куйбышевская железная дорога обладает мощными пассажирскими, грузовыми перерабатывающими и ремонтными комплексами.

Международный аэропорт «Курумоч» является одним из крупнейших в стране. Из него осуществляются полеты по 89 направлениям. В 2015 году здесь был введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал. Он стал первым в России инфраструктурным объектом, построенным в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

На территории Самарского региона проходят три крупных газопровода: Уренгой-Новопсковск, Челябинск-Петровск, Уренгой-Петровск, а также нефтепроводы и продуктопроводы.

В своей работе по развитию транспорта и его инфраструктуры власти региона руководствуются основными нормативными документами: «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года»; федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России». Правительством Самарской области утверждена государственная программа «Развитие транспортной системы Самарской области на 2014–2025 годы». Цель данной

программы: развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Самарской области, обеспечение безопасных условий дорожного движения. Объем финансирования программы более 159 млрд рублей, из которых почти 16,5 млрд запланировано на 2016 год.

При решении транспортных проблем в Самарском регионе используется программно-целевой подход. Его можно определить как комплекс методов и методических приемов, действие которых направлено на полное или частичное изменение существующей структуры систем, с учетом постоянной ориентации управленческой деятельности на конечные положительные результаты, а также увязку поставленных целей с ресурсами региона, и организацию выполнения плановых мероприятий. В последние годы в Самарском регионе есть определенные успехи в работе отдельных видов транспорта. В 2015 году Самарское речное пассажирское предприятие увеличило перевозку пассажиров по сравнению с 2014 годом на 25 % [2].

Более 2,2 млн пассажиров обслужил аэропорт «Курумоч» в 2015 году. Пассажиропоток на внутрироссийских рейсах вырос на 8,4 %. Наиболее востребованы направления: Москва, Санкт-Петербург, Сургут, Симферополь, Сочи.

По итогам 2015 года Самарское метро, единственное в стране, которое не уменьшило, а увеличило пассажиропоток. Это в значительной степени произошло за счет ввода новой станции «Алабинская».

Несмотря на немногие благоприятные тенденции в работе этих видов транспорта, на фоне роста спроса на транспортные услуги сохраняется много нерешенных проблем. Износ основных фондов всех видов транспорта составляет 55-75 %. Состояние и темпы развития автодорог не соответствуют темпам автомобилизации. Тридцать населенных пунктов Самарского региона не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автодорогам с твердым покрытием. В регионе 100 % автодорог федерального значения и 99,9 % дорог области имеют твердое покрытие. В то же время более 73 % региональных и межмуниципальных дорог – это дороги

четвертой категории. 12 % автодорог имеют дорожное покрытие в критическом состоянии, и почти у 50 % региональных дорог это покрытие находится в удовлетворительном состоянии. В течение суток пользователи автотрасс теряют до 40–60 минут свободного или рабочего времени из низких скоростей движения и простоев из-за транспортных заторов. В настоящее время доля протяженности автомобильных дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, составляет 22 % (более 1 500 км) [1]. Ежегодно ремонтируется только 150 км автодорог. Необходимо довести ежегодный объем ремонта автомобильных дорог до 550 км, что позволит ликвидировать программу за 6–7 лет.

При характеристике транспортного комплекса Самарской области необходимо отметить следующее. В полной мере сетью всех видов транспорта в области ни один из районов не обеспечен, так как фактический процент обеспеченности сетью везде нормативный не превышает, но представляется возможным выделить районы, у которых уровень обеспеченности более 40 %: Волжский (52 %), Ставропольский (45 %), Сызранский (45 %), Кинельский (41 %). Этот показатель в остальных районах ниже и составляет для всех районов в среднем 26 % [8, с. 44].

Одним из ключевых понятий, который характеризует транспортно-коммуникационную среду региона, является транспортная дискриминация населения. Это явление, когда людям по причине недостаточного развития транспортной системы (не из-за финансовой причины) услуги социально-гарантированного минимума недоступны (здравоохранение, образование, соцобеспечение, культурно-бытовое обслуживание и др.). Уровень транспортной дискриминации определяется процентом населения, которое проживает вне нормативов зоны транспортной доступности.

На сегодняшний день 29,1% населения региона проживает в ненормативной зоне доступности (это около 930 тыс. чел.). Данная величина уровень большинства центральных российских регионов превышает незначительно. Уровень транспортной дискриминации населения значительным

образом колеблется по районам. Большинство районов области (18) имеет неблагоприятный уровень транспортной дискриминации.

Уровень транспортной дискриминации населения в Волжском районе равен 2,2%. Проблема транспортной дискриминации практически решена в Ставропольском и Сызранском районах, а снята она может быть в масштабах области незначительными капитальными вложениями в дорожную сеть.

По пассажирским перевозкам надежность транспортного комплекса в 1,2 раза ниже, чем по грузовым. Это происходит за счет, главным образом, недостаточной надежности функционирования речного и автобусного транспорта по местной сети автомобильных дорог.

В Самарской области можно отметить высокий уровень территориальной дифференциации транспортной обеспеченности, что говорит о том, насколько контрастны в пределах районов транспортные условия жизнедеятельности. Недопустимым в принципе является то, чтобы разница в границах сельского административного района в транспортном обеспечении его населения превышала 30% [10].

По пассажирским перевозкам наименее благоприятные значения ИТД (интегральная транспортная доступность) имеют населенные пункты Большечерниговского района, которые от лучших значений по Самарской области отстают более чем в 2,5 раза.

Самарская область относительно иных регионов России имеет средние показатели подвижности населения (около 2,1 тыс. км/чел.). В транспортной стратегии России предусматривается рост подвижности и мобильности населения к 2020 г., в первую очередь, за счет роста автомобильного парка и увеличения доли легкового транспорта в пассажироперевозках с 33 до 53%. При этом общая подвижность должна возрасти на 10–15%. В данной стратегии в Самарской области предусматривается рост подвижности за счет создания благоприятной транспортно-коммуникационной среды и возрастания роли общественного транспорта.

С увеличением в регионе транспортных средств возникают проблемы нехватки парковочных мест рядом с жилыми домами, с общественными центрами. Все дворы, особенно в Самаре, заставлены автомобилями. Это мешает проезду других транспортных средств и свободному прохождению людей. Необходимо осуществлять резервирование земельных участков для размещения объектов транспортной инфраструктуры (транспортных развязок, остановочных комплексов, мест стоянки на конечных остановках общественного транспорта). Создать гармоничность архитектурной композиции города не позволяет сегодня точечная застройка. Она не позволяет правильно развивать улично-дорожную сеть. В развитии наземных и подземных многоэтажных гаражей и паркингов видится один из вариантов решения проблемы дефицита территорий для организации временного и постоянного хранения автомобилей. Возможна организация гостевых автостоянок.

Напряженная обстановка сложилась на въезде в г. Самара, которая сопровождается часовыми заторами. Данная проблема актуальна по причине существующих планировочных особенностей города, так как город имеет вытянутую вдоль реки Волги структуру, и транспорт в итоге двигается от одного конца города в другой. Эту проблему отчасти можно было бы решить за счет строительства городской магистрали «Центральная». О ней говорят во всех структурах власти более 40 лет, а строительство ее так и не началось.

Основные магистрали г. Самара сегодня работают на пределе пропускной способности. Пересечения, мосты и путепроводы магистральных дорог обладают недостаточной пропускной способностью, поперечные связи и дублиеры основных магистралей отсутствуют. Пропускную способность улично-дорожной сети более чем на 50 % занижает индивидуальный транспорт, который припарковывается вдоль узких улиц исторического центра в течение рабочего дня [4, с. 282].

Важность транспортной системы в жизнедеятельности городов, районов очевидна. Расти, развиваться крупному населенному пункту, особенно городу,

нельзя без соответствующего развития пассажирского транспорта, который дает возможность населению свободно передвигаться [7, с. 177]. В г. Самаре основную массу пассажиров перевозят трамваи, автобусы и троллейбусы, затем «маршрутки» и метро. К сожалению, на текущий момент Самарский метрополитен состоит из одной линии, эксплуатационная длина которой составляет всего 12,7 км. Она насчитывает 10 станций. На метро проезжает в среднем чуть более 60 тысяч пассажиров в сутки. Об увеличении станций и второй ветки метро говорится много. Строительство дорогое. В 2016 году из федерального бюджета средств на его строительство не поступило, областные и городские структуры власти также не выделили денег на дальнейшее его развитие.

Всего в сутки городской пассажирский транспорт г. Самары перевозит 515 тысяч человек, в год – 188 млн. На долю трамваев приходится 42,8 % пассажиропотока, на долю троллейбусов – 12,3 %, на долю муниципальных автобусов – 25 %, на долю коммерческих автобусов – 11,7 % и на долю метрополитена – 87,3 % от общего пассажиропотока [3].

В последние годы в Самаре наблюдается рост количества легковых и грузовых автомобилей, но это транспортные проблемы не решает, а только усугубляет их.

Общественный транспорт, который призван осуществлять основной объем пассажирских перевозок, требует значительных затрат на формирование парка техники и его последующую эксплуатацию, создание и поддержание инфраструктуры и неэффективен экономически зачастую.

Недостаточная развитость инфраструктуры, изношенность подвижного состава, дотационность функционирования, неудовлетворительные показатели качества обслуживания общественному транспорту Самары не позволяют развиваться, как и решать возложенные на него задачи в полном объеме.

Описанные процессы приводят к такой ситуации на дорогах города, охарактеризовать которую можно как транспортный коллапс. Существующий городской общественный транспорт прямого беспересадочного сообщения

между всеми районами города не обеспечивает.

Для эффективного управления процессами перевозок в системе пассажирского транспорта необходимо системное использование разных методов: диспетчерского управления транспортными средствами; эффективного использования транспортных средств; снижения транспортных затрат и др. [9]

Необходимо, на наш взгляд, заменять малогабаритные автобусы на автобусы большей и средней вместимости, повсеместно вводить конкурсный отбор водителей, организовать единый диспетчерский пункт для предприятий-перевозчиков.

Предстоит значительное обновление подвижного состава пассажирского транспорта Самарской области, который должен отвечать требованиям комфортности, безопасности и доступности для маломобильных групп населения. Модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры следует на инновационной основе. В Самарском регионе неэффективно используется речной порт в г. Сызрани. Предстоит увеличить в следующие годы международные перевозки пассажиров аэропорту «Курумоч», особенно в связи с проведением футбольных матчей чемпионата мира 2018 г. в г. Самаре. Намечены планы по увеличению грузовых и пассажирских перевозок Куйбышевской железной дорогой.

Требуют решения вопросы увеличения инвестиций в транспортный комплекс, налаживания работы поставщиков этого комплекса – машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения и др. [5; 6]. В самом транспортном комплексе нужна более тесная координация работы всех видов транспорта между собой. Необходимо повышать комплексную безопасность населения на транспорте, в том числе и экологическую безопасностью

При развитии общественного транспорта, например, в г. Самаре, может быть применен комплексный логистический подход, который позволит реализовать следующие преобразования в транспортной системе:

лимитирование количества парковочных мест в городском центре, использование различных категорий приоритетности проезда для общественного пассажирского транспорта, модернизация улично-дорожных сетей, создание внеуличных парковочных пространств, дифференциация платы за проезд в город, синхронизация работы пассажирского транспорта в зависимости от плотности пассажиропотока.

Для развития транспортного комплекса надо создавать равные условия всех форм собственности, в том числе и с участием иностранного капитала.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Самарской области от 27.11.2013 г. (с измен. от 16.11.2015 г.) «Развитие транспортной системы Самарской области на 2014–2025 гг.» // Консультант Плюс.

2. Водный транспорт. 2016. 15 января.

3. Городское хозяйство. Транспорт. Департамент транспорта г. о. Самара // Официальный сайт Администрации городского округа Самара. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.XII-80aaaOcvac.XII-plai/city-life/gorodskoe-khozyaystvo/transport/>. – 10.02.2016.

4. Груничев А.Г. Транспортные проблемы современного города // Современные наукоемкие технологии. 2013. № 8-2. С. 281– 283.

5. Зимин В.А. Инвестиционный проект : его финансирование и эффективность // Теория и практика общественного развития. 2013. № 3. С. 209-211.

6. Зимин В.А. Система государственного и муниципального управления: учебно-методическое пособие. 2-е изд. доп. Самара, 2010.

7. Любинский И.В. Проблемы финансово-бюджетного планирования функционирования транспортного комплекса города // Актуальные проблемы бухгалтерского учета, анализа и аудита. 2014. № 2. С. 176-180.

8. Носков В.А. Социально-экономические проблемы развития транспортного комплекса региона в глобальной экономике (на примере

Самарской области) // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2014. № 4 (114). С. 43-48.

9. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логической инфраструктуры в транспортном комплексе России: монография. 2-е изд., перераб., доп. М., 2014.

10. Транспорт Самарской области: стат. сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Самарской области. Самара, 2014. 142 с.