

УДК 656.078

Ю. Н. Гольская, А. В. Таракова*

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Транспортная система играет ключевую роль в экономическом росте и социальном развитии любого региона. Иркутская область, располагающаяся в Восточной Сибири и известная своими природными богатствами, не является исключением. В данной статье рассмотрены особенности управления развитием транспортной отрасли Иркутской области в 2023–2024 гг., включая анализ основных видов транспорта, их текущее состояние, проблемы и перспективы. Исследовано влияние географических, экономических и экологических факторов на развитие транспорта, уделено внимание стратегиям государственной поддержки отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспорт, управление развитием, стратегии, инновации, экологические аспекты, инвестирование, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура.

Yu. N. Golskaya, A. V. Tarakova

PECULIARITIES OF TRANSPORT INDUSTRY DEVELOPMENT MANAGEMENT IN IRKUTSK REGION

The transport system plays a key role in the economic growth and social development of any region. Irkutsk region, located in Eastern Siberia and known for its natural resources, is no exception. This article will consider the features of the management of the development of the transport industry of the Irkutsk region in 2023–2024, including an analysis of the main modes of transport, their current state, problems and prospects. We will explore the impact of geographical, economic and environmental factors on the development of transport, as well as consider modern technologies, strategies and government support.

KEYWORDS: transport, development management, strategies, innovations, environmental aspects, investment, transport industry, transport infrastructure.

Транспортная система Иркутской области играет ключевую роль в экономическом развитии региона, что, в свою очередь, способствует ин-

* *Гольская Юлия Николаевна*, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Таракова Анна Владимировна, студент Иркутского государственного университета путей сообщения.

теграции его экономики в общероссийскую и международную экономику. Транспорт не только поддерживает исходную экономическую деятельность, но и создает новые рабочие места и развивает сопутствующие отрасли.

Исследование особенностей управления развитием транспортной отрасли в Иркутской области требует комплексного подхода, включающего различные методы и техники. В данной статье применяются как качественные, так и количественные методы, которые позволяют получить полное представление о текущем состоянии и перспективах развития транспортной системы региона.

Иркутская область занимает стратегически важное положение, соединяя европейскую часть России с Дальним Востоком. География региона, характеризующаяся наличием на его территории рек, озер и лесов, оказывает значительное влияние на транспортные маршруты [1]. Экономика Иркутской области основана преимущественно на добыче и переработке природных ресурсов, что требует эффективной транспортной инфраструктуры. В 2023 г. в регионе наблюдалось активное развитие промышленности, что привело к увеличению спроса на транспортные услуги [2]. Одним из условий перспективного экономического развития выступает высокая обеспеченность промышленных предприятий эффективным гидроэнергетическим и тепловым энергоресурсом.

Климат является одним из ключевых факторов, которые существенно влияют на работу транспортной системы. Особенно это актуально в зимний период, когда низкие температуры оказывают сильное воздействие на транспортную инфраструктуру.

Транспортные сети на территории области распределены неравномерно. Связано это с историей географо-геологического и хозяйственного освоения региона. В течение длительного времени основное внимание уделялось южным районам Приангарья. В результате здесь появился Московский тракт, позже пролегла Транссибирская магистраль.

Основной железнодорожной магистралью области является Восточно-Сибирская железная дорога (далее также ВСЖД), построенная в течение 1898–1905 гг. Она представляет собой часть Транссибирской магистрали, связывающей европейскую часть страны с Сибирью и Дальним Востоком.

Ввод в эксплуатацию ВСЖД способствовал интенсивному заселению территории Иркутской области, освоению природных ресурсов региона, формированию здесь промышленных центров. По мере развития производительных сил области увеличивались объемы железнодорожных перевозок грузов и пассажиров, соответственно, нарастала напряженность на железной дороге. Благодаря улучшению работы железно-

дорожного транспорта, его реконструкции, электрификации и автоматизации удалось справиться с возросшими объемами перевозок [3]. Однако и это не снизило напряженность на отдельных участках Восточно-Сибирской железной дороги, в связи с чем был построен третий путь на участке Черемхово – Иркутск – Рассоха и грузовой путь Иркутск-Сортировочный – Гончарово (минуя Иркутск-Пассажирский) [4].

Железная дорога стала доминирующей в структуре перевозок в Иркутской области с 2013 по 2020 г. (рис. 1).

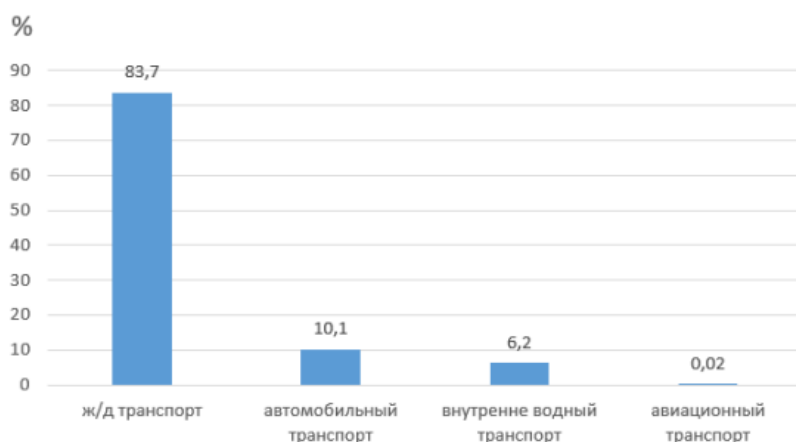


Рис. 1. Структура грузоперевозок в Иркутской области, %

Протяженность судоходных путей сообщения в регионе в 1993 г. составляла 8 142 км, в 2005 г. – 12 304 км. Судоходными реками являются Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска; также судоходство осуществляется в акватории Иркутского, Братского, Усть-Илимского водохранилищ, оз. Байкал, роль которого в судоходстве резко возросла в период строительства Центрального участка БАМа.

Автомобильный транспорт в Иркутской области при небольшой густоте железных дорог и сравнительно малой протяженности речных судоходных путей имеет большое значение. Он обеспечивает внутрирайонные и внутригородские перевозки грузов и населения [5]. Протяженность автомобильных дорог составляет 12 304 км. По ним курсирует до 60 тыс. машин.

Основными автодорогами являются: федеральная трасса М55 (Тайшет – Нижнеудинск – Тулун – Зима – Черемхово – Иркутск – Слюдянка – Улан-Удэ); Р418 (Иркутск – Усть-Орда – Баяндай – Хогот – Качуг); Р420 (Качуг – Жигалово – Залари), Р419 (Тулун – Братск – Усть-Кут); А164 (Иркутск – Култук – Кырен – Монды – граница Монголии).

Во внешних и во внутренних связях региона возрастает роль авиационного транспорта. Над территорией области проходят международ-

ные авиалинии: Москва – Иркутск – Пекин, Москва – Иркутск – Токио, Москва – Иркутск – Улан-Батор, а также авиалинии общероссийского и местного значения. Важное значение авиатранспорт имеет для северных районов области, для некоторых из них он является единственным средством сообщения. В Иркутске, Братске, Усть-Илимске расположены крупные сибирские аэропорты, способные принимать самолеты самых различных типов. В Иркутском аэропорту закончены работы по строительству международного терминала «Иркутск», планируется сооружение нового аэропорта между Усть-Ордынским и Иркутском, отвечающего всем международным нормам. Реконструируются аэропорты в Братске, Усть-Илимске, Бодайбо.

Трубопроводный транспорт – новый для области вид транспорта. Он представлен действующим нефтепроводом Западная Сибирь – Ангарск, разгрузившим перевозки по железной дороге. Нефтепровод обеспечивает непрерывную работу Ангарского нефтеперерабатывающего завода. Введен в эксплуатацию продуктопровод Ангарск – Зима длиной 250 км, снабжающий этиленом АООТ «Саянскхимпласт». Закончено строительство нефтепроводов Верхняя Чона – Усть-Кут, Тайшет – Иркутск.

Развитие транспортной инфраструктуры должно происходить с учетом экологических требований. В этом аспекте большое внимание необходимо уделять защите экосистемы оз. Байкал. Для снижения негативного влияния транспорта на окружающую среду следует развивать зеленые технологии в транспортном секторе, стимулировать переход на электрические и гибридные транспортные средства, реализовывать проекты по восстановлению экосистем. Устойчивый транспорт подразумевает использование экологически чистых технологий и снижение его негативного воздействия на природу [6].

Развитие транспортной системы влияет на качество жизни населения. Для повышения эффективности ее функционирования целесообразно использование GPS, систем управления движением и других цифровых решений, внедрение инновационных технологий (электронные билеты, мобильные приложения для заказа такси и т. д.). Применение смарт-технологий в управлении транспортной инфраструктурой позволяет оптимизировать маршруты, сокращать время в пути и минимизировать заторы.

Государственная поддержка транспортной отрасли в Иркутской области реализуется через различные программы и стратегии, в частности через государственную программу Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019–2024 годы.

Подобные программы и стратегии охватывают различные направления:

1. Инвестирование. В рамках реализации данного направления разрабатываются государственные программы, направленные на развитие транспортной инфраструктуры, включая строительство новых дорог, модернизацию существующих объектов и развитие общественного транспорта [7].

2. Субсидирование. Правительство выделяет регионам субсидии на развитие регионального транспорта, особенно в отдаленных населенных пунктах, где отсутствует альтернативная транспортная инфраструктура.

3. Предоставление налоговых льгот и отсрочек для компаний, инвестирующих в развитие транспортного сектора. Это может включать снижение налогов на прибыль, имущество и других налогов.

4. Использование моделей государственно-частного партнерства для привлечения частных инвестиций в проекты по строительству и развитию транспортной инфраструктуры. Примеры из практики показывают, что с помощью различных форм государственно-частного партнерства можно реализовать крупные проекты с меньшими затратами для государства.

Привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру необходимо для дальнейшего развития экономики региона. Для этого реализуется ряд мер и используются различные инструменты:

1. Создание привлекательной инвестиционной среды, что подразумевает разработку и внедрение законодательных и регуляторных инициатив для улучшения условий ведения бизнеса и повышения привлекательности региона для инвесторов.

2. Формирование долгосрочной инвестиционной стратегии, которая включает в себя определение приоритетных направлений для инвестирования (например, развитие железнодорожного или воздушного транспорта).

3. Проведение международных инвестиционных форумов с целью привлечения внимания инвесторов к проектам в области транспорта. Подобные мероприятия способствуют налаживанию диалога между государством и частным сектором.

4. Использование программ государственных гарантий, что предполагает предоставление государственных гарантий частным инвесторам, участвующим в реализации крупных проектов. Это снижает риски и помогает привлечь дополнительное финансирование.

Комплексным решением существующих в транспортной отрасли Иркутской области проблем должно стать:

- расширение перечня социально значимых маршрутов транспорта;
- повышение качества оказываемых транспортных услуг;
- увеличение зоны покрытия услугами транспорта и связи для отдаленных и труднодоступных сельских населенных пунктов;

- обеспечение муниципальных районов и населенных пунктов круглогодичной автодорожной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;

- комплексное обустройство автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения искусственным освещением, тротуарами и ограждениями в черте населенных пунктов;

- применение новых технологий и материалов;

- субсидирование регулярных пассажирских перевозок на социально значимых маршрутах транспорта.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры Иркутской области связаны с модернизацией и реконструкцией объектов регионального и межмуниципального транспорта.

Таким образом, комплексное исследование состояния транспортной отрасли в Иркутской области и управления ею позволило не только выявить существующие проблемы, но и наметить возможные пути их решения. Интеграция различных методов исследования способствует более глубокому пониманию всего многообразия факторов, влияющих на функционирование транспортной системы, и позволяет разработать более эффективные стратегии управления ею.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Хажеева М. А.* Методологические подходы к основам благосостояния населения и его уровневые характеристики в информационной экономике / М. А. Хажеева. Иркутск : Изд-во ИрГУПС, 2012. 179 с. EDN QVJWCJ.
2. *Багайников М. Л.* Внутренняя и транграничная геоэкономическая регионализация: факторы и предпосылки / М. Л. Багайников, Н. Н. Григорьева. EDN AYHCVW // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2023. № 8. С. 16–21.
3. *Гольская Ю. Н.* Организация внутреннего контроля на железнодорожном транспорте / Ю. Н. Гольская. EDN XEFCPF // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2016. № 4 (52). С. 178–181.
4. *Крушинская О. И.* Регламентация и нормирование труда на предприятиях железнодорожного транспорта в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» / О. И. Крушинская. DOI 10.34925/EIP.2022.149.12.289. EDN OJZIVS // Экономика и предпринимательство. 2022. № 12 (149). С. 1454–1457.
5. *Сидоренко В. И.* Проблемы планирования и распределения затрат отраслевых предприятий в условиях кризиса / В. И. Сидоренко, Ю. Н. Гольская. EDN MQHGZN // Экономика региона. 2010. № 2 (22). С. 203–207.
6. *Гольская Ю. Н.* Методика оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона / Ю. Н. Гольская. EDN SKEPTX // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2014. Т. 2. С. 114–118.
7. *Винокуров Г. М.* Оснащенность региональных коллективных хозяйств основными средствами: проблемы и перспективы / Г. М. Винокуров, С. И. Винокуров, М. В. Винокурова. DOI 10.32651/1912-29. EDN CLJVNХ // Экономика сельского хозяйства России. 2019. № 12. С. 30–36.