

**ОЦЕНКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**© 2021 А.А. Навасардян¹, Ю.В. Нуретдинова²¹ Ульяновский государственный аграрный университет им. П.А. Столыпина, г. Ульяновск, Россия² Ульяновский государственный технический университет, г. Ульяновск, Россия

Статья поступила в редакцию 10.12.2021

В статье рассматривается состояние и динамика и перспективы развития грузовых и пассажирских перевозок водного транспорта. Выявление главных проблем дает возможность ускорить дальнейшее целенаправленное инвестирование.

Ключевые слова: состояние, динамика, перспективы, грузовые перевозки, пассажирские перевозки, водный транспорт, инвестирование.

DOI: 10.37313/1990-5378-2021-23-1-131-134

Город Ульяновск является крупным промышленным центром и региональным распределительным центром. Основу автомобильного грузового каркаса составили участки города, связывающие направления на Татарстан, Мордовию, Чувашию, Москву и Самару.

Грузовой транспорт создает дополнительную нагрузку, ухудшает условия проживания населения и оказывает негативное воздействие на окружающую среду. В связи с этим при разработке решений по грузовому транспорту необходимо предусматривать ограничение его перемещения по селитебным территориям. В г.Ульяновске действует ограничение на движение грузового транспорта в центральной части города. Движение грузового транспорта регулируется дорожными знаками. В летние месяцы с целью обеспечения безопасности дорожного движения в период аномального повышения температуры воздуха ежедневно с 09.00 по 21.00 вводится ограничение въезда на территорию муниципального образования «Город Ульяновск» грузового автотранспорта грузоподъемностью более 5 тонн. Большая часть грузового транспорта проходит по Президентскому мосту, не препятствуя движению автомобилей внутри города.

Особую роль в разгрузке транспортной грузовой сети осуществляет развязка – эстакада на Президентском мосту, значительно увеличивая его пропускную способность.

Просмотрев данный пункт заметно, что большое количество грузов перевозиться именно через Ульяновск, но в силу введения

ограничений на перевозки, они могут замедляться и не осуществляться в должном количестве, именно поэтому для перевозки грузов следует активизировать водный транспорт, т.к таким образом он не будет препятствовать потоку машин и нарушать введенные ограничения, выполняя тем самым нужный план перевозок.

Стоит сказать, что отдельным фактором в пользу активизации этого вида транспорта является его экологичность. Если хотя бы какой-то отдельный процент перевозки перенести на этот транспорт, то количество вредных выбросов будет намного меньше, что гораздо полезнее для нас.

Согласно мировому опыту в государствах с развитой промышленной базой основными источниками загрязнения являются предприятия тяжелого машиностроения, приборостроения, электронной и электротехнической отраслей промышленности, теплоэлектроцентрали (далее – ТЭЦ), предприятия перерабатывающей промышленности. После резкого спада промышленного производства в стране и роста автомобилизации населения основным источником загрязнения воздуха становится уже автомобильный транспорт. Так, за период с 2013 по 2020 годы объем загрязняющих атмосферу выбросов практически не изменился (зарегистрировано незначительное снижение в 2014-2016 годах). При этом при общем уменьшении объема выбросов от стационарных источников загрязнения имелась тенденция незначительного роста объема выбросов вредных веществ от автотранспорта, доля которого в общей массе составляет около 70 %.

Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Ульяновск»

Навасардян Александра Александровна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической безопасности, учета и аудита. E-mail: alex7375@list.ru

Нуретдинова Юлия Викторовна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления. E-mail: nur.il.gab@yandex.ru



Схема 1. Динамика количества вредных веществ, производимых автотранспортом

Существующие условия размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования «Город Ульяновск» определяются рельефом местности, прохождением железной дороги по территории города, и сложившейся городской застройкой. Центральная историческая часть города с плотной городской застройкой «зажата». Ввиду давно сложившейся плотной исторической застройки, любое строительство и реконструкция новых объектов транспортной инфраструктуры в центральной части города затруднено. При этом движение осуществляется по прямоугольной сети узких улиц, расстояния между перекрестками. В связи с этим УДС в центральной части города имеет крайне низкую пропускную способность.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры связаны с застройкой и освоением новых территорий, включая территорию старого Речного порта, его реконструкцию, организацию подъездных путей, ремонт пристаней и причалов. Необходима организация зеленых стоянок, для организации туристических прогулок не только вдоль берега Речного порта, но и транспортировка пассажиров до исторических достопримечательностей.

Администрацией Ульяновска реализуются мероприятия по внесению изменений в Генеральный план города до 2035 года. Границы города предлагается расширить и за счёт включения земель сельскохозяйственного назначения и земель населённых пунктов Чердаклинского района, в районе села Карлинское.

Кроме того, учтено снятие границ запретного района «Арсенал», сохранение исторической части города, возведение новых жилых

микрорайонов и другие изменения в застройке Ульяновска.

В документе территориального планирования города отображены основные направления развития Ульяновска. Так, в северном и северо-западном направлении правобережной части будет формироваться новый планировочный район. Особое внимание уделено развитию Левобережья. Северную часть Нижней террасы планируется сделать общественно-деловой зоной, а в южной предполагается частичное развитие жилой застройки.

На Верхней террасе выполнена выборочная реконструкция усадебной застройки, в районе «Химбазы» будет развиваться малоэтажное строительство. В рамках развития Левобережья предусматривается развитие усадебной застройки в Юрьевке, а в посёлке Колхозный – освоение участков вдоль железнодорожной магистрали и автодороги регионального значения под развитие коммерческо-производственных зон. Заволжская промышленная зона будет развиваться в восточном направлении до границы города Ульяновска.

Ульяновская область имеет выгодное географическое положение, а конкретно из Речного порта города Ульяновск существует выход в Азовское, Каспийское, Балтийское и др. моря, что позволяет наладить экономические отношения с соседними субъектами, организовать перевозку многих товаров и материалов более дешевым видом транспорта. Однако качество причалов и пристаней не позволяет это осуществить. Если говорить в цифрах, порт имеет 1 действующую пристань, вместимостью максимально три судна, если это грузовые суда – то

два, со способностью переработки около 3-4 тонн одновременно. Пока осуществляется обработка груза, места для причаливания пассажирских судов просто нет, 3 причала, которые созданы специально для посадки и высадки пассажиров, не ремонтировались долгое время и не оснащены должным оборудованием для швартовки.

Территория пристаней вмещает макс. 1 пассажирское судно (теплоход), однако места для высадки всех пассажиров на пристани тоже не хватает. Макс. вместимость пристани 20 чел. и это при том, что на судне планируется перевезти свыше 50. Таким образом, пристани не оснащены и не располагают необходимой территорией даже для разовой высадки пассажиров, не говоря о переходе с судна на судно.

Следует отметить, что отсталость в развитии внутреннего водного транспорта напрямую зависит и от финансирования этой области.

Внедрение внутреннего водного транспорта в инфраструктуру местного транспорта и перевозок позволит решить массу проблем. Например, значительно снизить стоимость перевозки грузов, предоставляя возможность перевозки груза по воде. Кроме того, говоря о теме экологии и количестве выбросов от различных видов транспорта, водный является самым экологичным из всех существующих.

Первично для улучшения и активизации водного транспорта в городе Ульяновск в лице организации «Речной порт», это передача этого субъекта во владения федерального бюджета, т. к. действующая коммерческая компания накопила большое количество задолженностей и не имеет возможности финансировать порт. Основной поток действий по улучшению будет направлен на организацию преимущественно пассажирских туристических и маршрутных перевозок.

Для организации постоянных маршрутных и туристических поездок следует подготовить территорию, а, следовательно, осуществить проверку речного дна и устранить недостатки для увеличения пропускной способности этого канала.

Первостепенно – это организация полноценного речного вокзала с прилегающими к ним кассами продажи билетов, сувенирными лавками и местами отдыха на территории порта, для тех, кто ждет свой рейс.

Организация безопасной парковки и подъездных путей с хорошим дорожным покрытием. В целях безопасности – установка оградительных сооружений у края причала. Разметка разделения на асфальте в самом порту на грузовой и пассажирский, а также знаки безопасности, видимые в темноте. Необходимо установить знаки безопасности у края причала и на подходах к нему.

Ремонт действующих причалов с оснащением их новейшим оборудованием швартовки

и причаливания судов. Организация лестниц, спусков на суда для пассажиров.

Для полностью автоматизированной системы безопасности в порту необходимо установить камеры внутреннего слежения, которые просматриваются как службой охраны порта, так и администрацией.

В силу того, что мы говорим о малом количестве использования водного транспорта именно в пассажирских целях, то в состав флота следует ввести еще 10 новых судов, 2 из которых теплоходы, а остальные 8 – для маршрутных перевозок.

Именно эти два теплохода могут выполнять не только прогулочные рейсы по Волге, но и позволяют организовывать туристические рейсы в Казань, Чебоксары и далее, в том числе могут осуществлять маршруты до различных знаменитых заповедников, таких как «Ундория».

Помимо обновления флота, необходимы соответствующие стоянки для организации туристического маршрута и (или) маршрута по перевозке пассажиров. Наглядным примером может послужить зеленая стоянка – Красный Яр. Таких стоянок должно быть больше.

Кроме мест, где можно отдохнуть, каждая стоянка должна быть оснащена:

- туалетом;
- кафе, магазином;
- службой первой помощи.

Отдельное внимание следует уделить персоналу, который требуется для такой большой инфраструктуры.

Т.к. происходит обновление флота и переход на более совершенную технику, следует провести программу переподготовки или повышения квалификации всем участникам осуществления поездок. Для организации туристических поездок следует организовать такие пункты, как:

- гид;
- мед. работники;
- спасатели.

Проведя все мероприятия по благоустройству территории порта, совершенствуя ее структуру, мы получим существенные изменения в пассажирообороте.

Таким образом, можно предположить, что только водная инфраструктура способна пропускать свыше 60 тыс. чел. уже в 2021 году, а это в 1.5 раза больше, чем в 2020. Учитывая, что улучшена преимущественно часть пассажирских перевозок, можно только представить, насколько увеличится грузопоток, если использовать весь потенциал порта с новейшим оборудованием.

Далее предполагается все больший переход пассажиров именно на водный транспорт, тем самым увеличивая его активность. Таким образом, уже в 2023 году водный транспорт будет перевозить свыше 120 тыс. человек в год.

Напомним, что в числе всех перевозок учитываются как организация маршрутных рейсов до ближайших населенных пунктов, так и туристические поездки в летний сезон, организация экскурсий до ближайших «зеленых стоянок» с возможностью посмотреть местные красоты.

Следует отметить, что организация туристических рейсов в различные заповедники, такие как, например: «Ундория» каждый последующий год будет приносить прибыль около 25 млн. в год.

Маршруты до населенных пунктов, такие как «Ульяновск – Самара», «Ульяновск –Тольятти», «Ульяновск –Саратов», «Ульяновск –Казань» смогут приносить в бюджет порядка 30 млн в год.

Подводя итог можно сказать, что возможно получить прибыль гораздо больше уже в следующем году, постепенно совершенствуя сооружения не только по перевозке пассажиров, но и грузовые.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон от 30 декабря 2008 г. №307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» (в ред. от 26.11.2019 № 378-ФЗ).
2. Федеральный закон РФ «Об отходах производства и потребления» от 24.06.1998 №89-ФЗ(в ред. от 07.04.2020 № 117-ФЗ).
3. Федеральный закон РФ от 10 января 2002 г. №7-ФЗ «Об охране окружающей среды»(в ред. от 31.07.2020 № 298-ФЗ).
4. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.06.2020).
5. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года от 29 февраля 2016 года N 327-р.
6. Государственная программа Ульяновской области «Развитие транспортной системы в Ульяновской области» от 14 ноября 2019 года № 26/577-П.

ASSESSMENT AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF FREIGHT AND PASSENGER TRANSPORT

© 2021 A.A. Navasardyan¹, Yu.V. Nuretdinova²

¹ Ulyanovsk State Agrarian University named after P.A. Stolypin, Ulyanovsk, Russia

² Ulyanovsk State Technical University, Ulyanovsk, Russia

The article considers the state and dynamics and prospects of the development of water transport in the Ulyanovsk region. The identification of the main problems provides an opportunity to accelerate further targeted investment.

Key words: state, dynamics, prospects, freight traffic, passenger traffic, water transport, investment.

DOI: 10.37313/1990-5378-2021-23-1-131-134

Alexandra Navasardyan, Candidate of Economics, Associate Professor of the Department of Economic security, Accounting and Audit. E-mail: alex7375@list.ru

Yulia Nuretdinova, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Management. E-mail: nur.il.gab@yandex.ru