

Оценка транспортной системы Могилевской области

Пеньковская Анна Владимировна

студентка 3 курса,
Белорусско-Российский университет,
г. Могилев, **Беларусь**

E-mail: anna_penkovskaya13@mail.ru

Шиёнок Дарья Геннадьевна

студентка 3 курса,
Белорусско-Российский университет,
г. Могилев, **Беларусь**

E-mail: dariashiyonak@mail.ru

Научный руководитель – **Бородич Татьяна Анатольевна**

старший преподаватель
Белорусско-Российский университет,
г. Могилев, **Беларусь**

E-mail: tanjabor11@gmail.ru

Evaluation of the transport system of Mogilev region

Penkovskaya Anna Vladimirovna

3rd grade student,
Belarussian-Russian University ,
Mogilev, **Belarus**

Shyionak Darya Gennadievna

3rd grade student,
Belarussian-Russian University ,
Mogilev, **Belarus**

Scientific supervisor – **Borodich Tatyana Anatolievna**

Belarussian-Russian University,
Mogilev, **Belarus**

Была исследована транспортная система Могилёвской области, дана оценка транспортного потенциала и проведён прогноз его развития.

Ключевые слова: логистика ,оценка, транспортная система, транспортный потенциал.

The transport system of the Mogilev region was investifated,an assessment of the transport potential and a forecast of its development were given.

Key words: logistics, evalution, transport system, transport potential.

Степень развития транспортной системы страны – одна из важнейших черт ее технологического развития и цивилизованности. Необходимость в высокоразвитой транспортной системе еще более увеличивается при внедрении в европейскую и мировую экономику, транспортная система становится

базисом для результативного интегрирования Беларуси в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства [1].

Под региональной транспортной системой принято понимать «совокупность видов или один вид транспорта в ограниченном социально-экономическом пространстве, которая образует целостную систему. В этом пространстве происходит активное взаимодействие разных видов транспорта, взаимно дополняющих друг друга и в то же время конкурирующих друг с другом за географические направления перевозок, зоны тяготения или отдельные транспортные линии. Территориальная транспортная система отличается от транспортной системы наличием транспортно-географических отношений» [2].

Общая протяженность железных дорог на территории области составляет 823 км. Важнейшие железнодорожные центры: Могилев, Осиповичи, Кричев.

Протяженность автодорог общего пользования составляет 11,7 тыс. км, в т.ч. с твердым покрытием – 9,4 тыс. км, автодороги в целом повторяют рисунок основных железных дорог. Максимальная плотность автомобильных дорог отмечается в Могилевском, Шкловском, Дрибинском, Мстиславском, Славгородском, Чериковском районах.

По территории области проходит линия трансевропейского транспортного коридора № 9, объединяющего 6 стран и являющегося важной предпосылкой для активизации развития в регионе транзитного потенциала. Могилевская область является наиболее оптимальным связующим звеном между странами СНГ (прежде всего Россией) и странами ЕС, что может быть выгодно использовано иностранными компаниями при размещении на территории страны своих производственных, логистических и бытовых подразделений.

Могилевская область по своей площади (29,1 тыс.км²) занимает предпоследнее место среди регионов РБ. В то же время имеет достаточно разветвленную сеть автомобильных дорог с твердым покрытием (рисунок 1) – 401,2 км. на 1000 км².

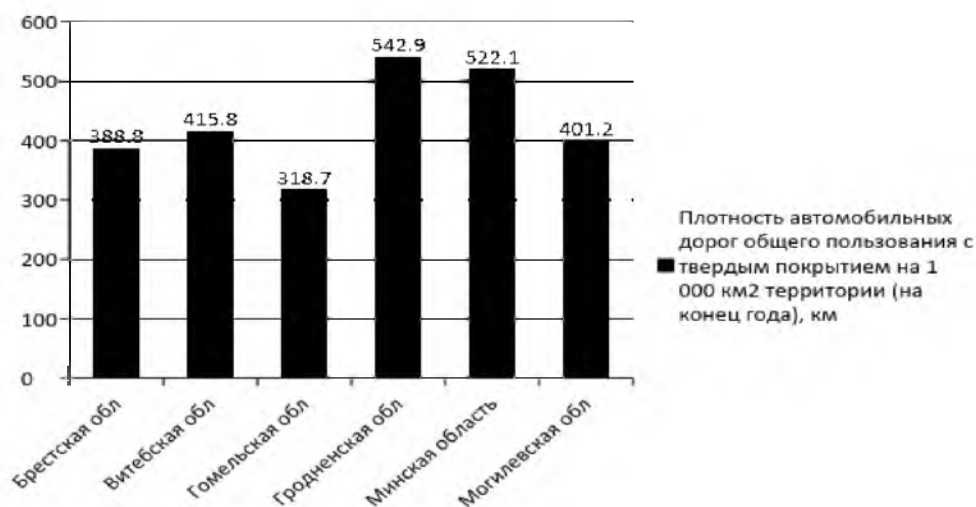


Рисунок 1 – Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием

Если рассматривать динамику плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (рисунок 2), то можно отметить непрерывный рост данного показателя, что указывает на развитие транспортной инфраструктуры региона.

В 2012 году наблюдается наибольший скачок роста плотности автодорог, что обусловлено открытием магистрали Могилев-Минск.

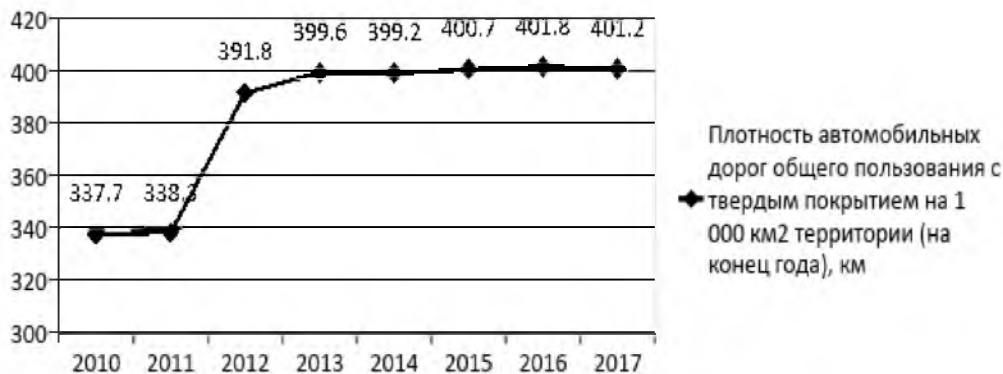


Рисунок 2 – Динамика плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием Могилевской области

На рисунке 3 представлена динамика протяженности автомобильных дорог и железнодорожных путей в Могилевской области в 2010-2017 годах.

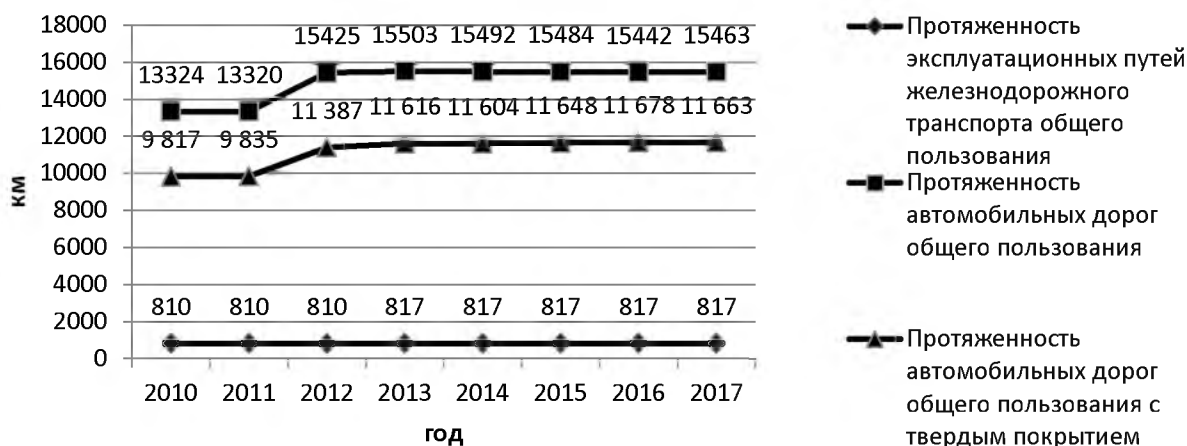


Рисунок 3 – Динамика протяжённости автомобильных дорог и железнодорожных путей в Могилёвской области в 2010-2017 гг.

Как можно видеть из рисунка 3, в 2012-2017 годах наблюдается рост протяженности автомобильных дорог и железнодорожных путей в Могилевской области, что указывает на развитие транспортной системы региона.

За рассматриваемый период железнодорожные пути увеличились на 7 км, протяженность автомобильных дорог общего пользования – на 2160 км, в том числе с твердым покрытием на 1831 км.

В таблице 1 представлена динамика показателей, характеризующих транспортную сеть Могилёвского региона.

Как можно видеть из таблицы 1, в 2017 году наблюдается рост коэффициента Энгеля, что указывает на повышение обеспеченности региона транспортной сетью.

Таблица 1 - Динамика показателей, характеризующих транспортную сеть Могилёвского региона

Показатель	2016	2017	Отклонение	Темп изменения, %
Плотность сети железных дорог	560,45	560,17	-0,27	99,95
автомобильных дорог	28,08	28,08	0,00	100,00
Индекс густоты путей сообщения железных дорог	532,37	532,10	-0,27	99,95
автомобильных дорог	1,087	1,086	-0,001	99,88
Коэффициент Энгеля	1,061	1,061	0,000	100,00
Показатель плотности грузовых перевозок	1,089	1,087	-0,001	99,88
Показатель плотности пассажирских перевозок	92,107	92,360	0,253	100,27
Показатель плотности грузовых перевозок	0,804	0,718	-0,086	89,32
Показатель плотности пассажирских перевозок	6,426	6,557	0,131	102,03

Индекс густоты сети имеет незначительную тенденцию к снижению, при этом его значение выше единицы, что указывает на более высокую плотность дорог в Могилевской области относительно среднереспубликанского значения.

Спад плотности грузовых перевозок указывает на снижение эффективности использования транспортной сети региона.

Поскольку общественный транспорт является основой транспортной системы региона, то анализ показателей его деятельности имеет важное значение при оценке транспортной системы региона.

Для наиболее точной оценки транспортной системы Могилёвского региона необходимо проанализировать динамику грузооборота и пассажирооборота. На рисунке 4 представлена динамика грузооборота за 2010-2018 гг.

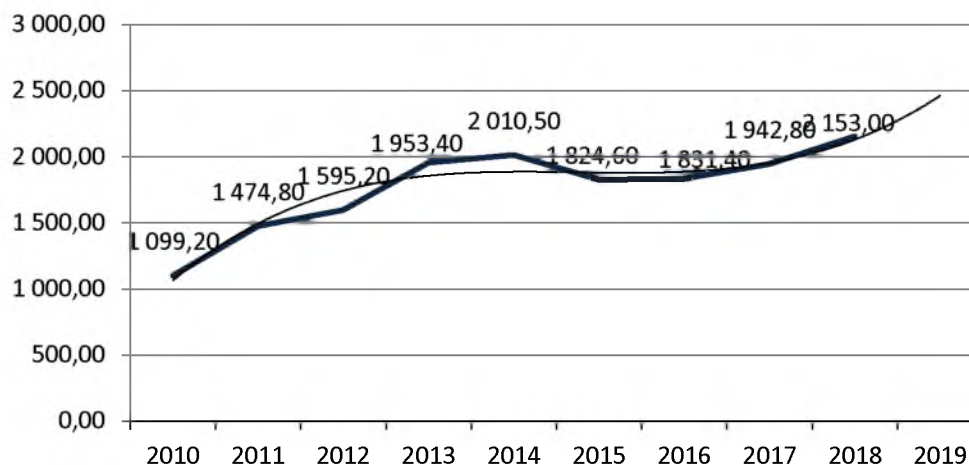


Рисунок 4-Динамика грузооборота Могилёвского региона за 2010-2018гг.

Исходя из рисунка 4 можно сделать вывод о том, что динамика грузооборота имеет тенденцию роста, что свидетельствует об увеличении эффективности деятельности грузового транспорта региона. Линия тренда, представленная на рисунке, показывает, что объём грузооборота в 2019 г. стремится к отметке 2500 млн.т.км.

На рисунке 5 представлена динамика пассажирооборота Могилёвского региона за 2010-2017 гг.

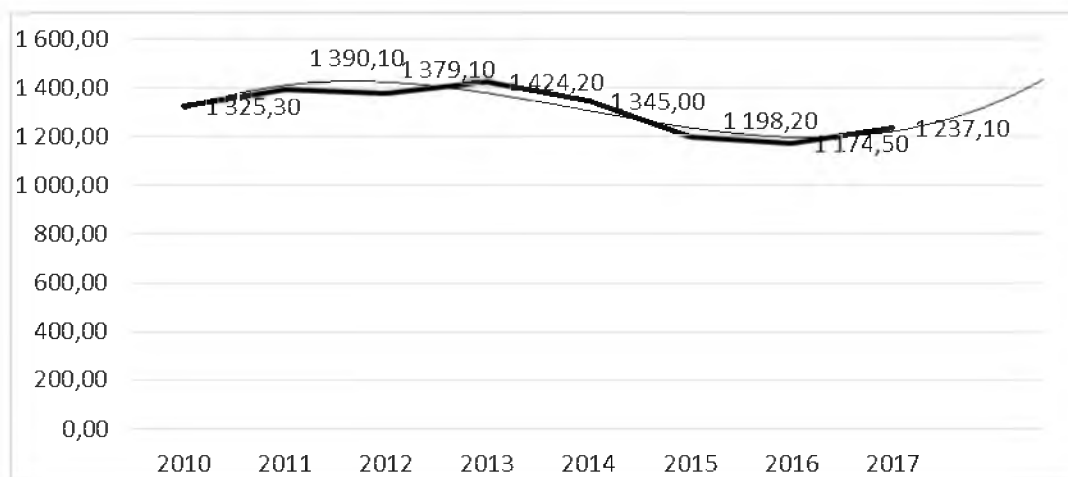


Рисунок 5 - Динамика пассажирооборота Могилёвского региона за 2010-2017 гг.

Исходя из рисунка 5 видно, что с 2013 по 2016 гг. наблюдается значительное снижение пассажирооборота. С 2016 г. наблюдается рост объёмов перевезённых пассажиров.

Проведенный анализ транспортной системы Могилевской области указывает на достаточно развитую инфраструктуру региона, рост обеспеченности дорогами, увеличение эффективности деятельности транспорта региона, на что также указывает рост грузооборота и пассажирооборота региона.

Библиографический список:

1.Булавко, В. Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В. Г. Булавко, П. Г. Никитенко. — Минск: Беларус. навука, 2009. — 356 с.

2.Доенин, В. В. Динамическая логистика транспортных процессов / В. В. Доенин. - М. : Спутник+, 2010. - 246с.

3.Еловой, И.А. Логистика: учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2009. – 163 с.