

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«Иркутский государственный университет путей сообщения»

Красноярский институт железнодорожного транспорта – филиал
Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования

«Иркутский государственный университет путей сообщения»

(КрИЖТ ИрГУПС)

Факультет «Заочное обучение и дополнительное профессиональное
образование»

Кафедра «Строительство железных дорог»

ОТЧЕТ ПО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

ОН.532230.23.05.06.2023.ПЗ

Выполнил:

студент гр. 3/о-СЖД.1-18-1

Шифр-К-18-СЖД.1-0171к

Загайнов Н.М.

«__» _____ 2023 г.

Руководитель практики:

преподаватель

Науменко Д.А.

«__» _____ 2023 г.

Красноярск 2023

Содержание

	Введение	3
1	Анализ экономического развития района и поиск станции примыкания на участке Шарыпово - Киа Шалтырь	4
1.1	Экономико-географическая характеристика направления Шарыпово - Киа Шалтырь	4
1.2	Конкурентные преимущества направления, угрозы и возможности	10
1.3	SWOT - анализ потенциала станций примыкания на участке Шарыпово - Киа Шалтырь	13
	Заключение	15
	Список использованных источников	16

					ОН.532230.23.05.06.2023.ПЗ			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	Отчет по научно-исследовательской работе	Лит	Лист	Листов
Разраб.		Загайнов Н.М.						
Провер.		Науменко Д.А.					2	17
Реценз.								
Н. Контр.								

Введение

Красноярская железная дорога является своеобразными воротами так называемого Восточного полигона – путей для перевозки массивных грузов железнодорожным транспортом к портам Дальнего Востока России. К его развитию приступили еще в 2013 году, но в последнее время, в связи с изменившейся геополитической ситуацией и переориентацией грузопотоков на ЮВА, увеличение пропускной способности Транссиба и БАМа стало одним из приоритетных проектов РЖД.

Через Красноярский край, помимо главного широтного хода на восток, пролегает и дублирующая южная линия. Она идет из Кузбасса с его мощными угольными предприятиями в Иркутскую область – к узловой станции Тайшет, от которой расходятся БАМ (к портам Ванино и Советская Гавань) и Транссиб (к портам Приморского края – Восточный, Находка, Посыет и пр.).

В первом полугодии 2023 года в мероприятия II этапа модернизации участка КрасЖД вложено еще 10,3 млрд рублей: инвестиции пошли на строительство вторых главных путей и двухпутных вставок на 7 перегонах. Всего до конца 2023 года КрасЖД планируется построить более 46 км нового полотна и провести строительство и модернизацию 17 дополнительных параллельных мостовых переходов.

В целом работы идут на 35 транспортных объектах линии, которая максимально задействована в пропуске грузов из Западной Сибири к погранпереходам и портам Дальнего Востока. Завершение модернизации позволит существенно увеличить количество пропускаемых железнодорожных составов в сторону Восточного полигона через юг Красноярского края.

Поэтому, изучение вопроса экономического развития района и поиск станции примыкания Шарыпово - Киа Шалтырь является очень актуальным.

В настоящем отчете рассмотрим анализ экономического развития района и поиск станции примыкания Шарыпово - Киа Шалтырь.

									Лист
									3
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ОН.532230.23.05.06.2023.ПЗ				

1 Анализ экономического развития района и поиск станции примыкания Шарыпово - Киа Шалтырь

1.1 Экономико-географическая характеристика направления Шарыпово - Киа Шалтырь

Согласно Уставу Красноярского края, его территория является составной частью территории Российской Федерации и обладает внутренним единством и целостностью.

Для целей осуществления государственной власти территория края делится на административно-территориальные единицы: районы, краевые города, районные города, рабочие поселки (городского типа), сельсоветы (целостные системы административно несамостоятельных территориальных единиц — поселков, сел и других населенных пунктов сельского типа), закрытые административно-территориальные образования.

Планировочная структура Красноярского края в целом имеет линейный характер вдоль основных транспортных осей.

Главная планировочная ось, вдоль которой концентрируется основная часть населения края (в т.ч. крупнейшие города Красноярск, Ачинск, Канск), образуется Транссибирской железнодорожной магистралью и автомобильной дорогой федерального значения М-53 «Байкал».

Основная меридиональная планировочная ось, сформированная рекой Енисей, являлась вплоть до середины XIX века каркасной для территории Красноярского края (вдоль нее расположены старинные города: Минусинск, Енисейск, Туруханск). Кроме того, велико существующее и перспективное значение реки Енисея в качестве основного Сибирского выхода на Северный морской путь. Енисейская планировочная ось усилена федеральной автодорогой «Енисей» (Енисейск-Лесосибирск-Красноярск-Абакан-Минусинск-Кызыл – и далее до Монголии).

Планировочные оси второго порядка образуются железнодорожными магистралями Тайшет-Абакан (участок Южсиба), Лесосибирск-Ачинск-Абакан,

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
						4
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Решоты-Карабула, автомобильными дорогами краевого значения Канск-Абан-Богучаны, Канск-Тасеево, Кодинск-Седаново, а также рекой Ангарой. На территории Западного КАТЭКа выделяются планировочные оси на базе железных дорог Ачинск-Назарово-Шарыпово, Ачинск-Назарово-Ужур, автодорог Ачинск-Назарово-Ужур.

На рисунке 1.1 представлен фрагмент железной дороги на участке Шарыпово - Киа Шалтырь



Рисунок 1.1 – Фрагмент железной дороги на участке Шарыпово - Киа Шалтырь

Шарыпово относится к Западному планировочному району с центром в Ачинске. Шарыпово — это город с угледобывающей и теплоэнергетической специализацией, транспортный центр Боготол, а также зона интенсивного сельскохозяйственного использования Назаровского, Шарыповского, Ужурского, Балахтинского, Большеулуйского районов.

Киа – Шалтырь относится к Транспортному узлу Западного КАТЭКа (Красная Сопка). Территория края отличается сложным рельефом, железная дорога проходит через многочисленные водные преграды, горные перевалы. На

КЖД - 1081 мост. Из них 108 металлических, 954 - железобетонных, 18 каменных и 1 смешанный. Эксплуатируется 2100 водопропускных труб, общей длиной более 59 км. На направлении Ачинск-Абакан, Красная Сопка–Кия–Шалтырь, Междуреченск-Абакан-Тайшет проложено 10 тоннелей общей протяженностью 16,8 км.

Транспортный узел Западного КАТЭКа (Красная Сопка) представлен рядом станций, обслуживающих объекты КАТЭКа и другие промышленные предприятия в зоне. Узел находится на грузовывозящей железнодорожной линии Кия-Шалтырь – Красная Сопка для выхода угля, руды и сельскохозяйственной продукции на железную дорогу Ачинск - Абакан. Здесь же проходит автомобильная магистраль краевого значения Абакан – Ачинск- Красноярск, по которой осуществляются грузо- и пассажироперевозки из Шарыповского, Ужурского, Балахтинского районов. Красная Сопка дает выход на железную дорогу Ачинск – Абакан железнодорожной линии Кия-Шалтырь – Дубинино – Шушь – Красная Сопка, где расположена крупная углепогрузочная станция Дубинино. В Шарыпово имеется аэропорт.

Пространственная структура района сложилась на базе предприятий, специализирующихся на добыче и переработке сырья, а также производстве электроэнергии. Промышленный комплекс состоит из нескольких взаимосвязанных производственных узлов топливно-энергетической направленности – Ачинского, Назаровского и Шарыповского, предприятия которых в основном сконцентрированы в 4-х городах краевого подчинения - межрайонном центре г. Ачинск и городах Назарово, Боготол и Шарыпово, расположенных от Ачинска на расстоянии от 20 до 110 км.

Нижнее Приангарье находится вне опорных центральных транспортных коридоров края, имеет два ж/д входа (Ачинск-Лесосибирск и Решоты-Карабула) и три автодорожных. Более 70% населенных пунктов и зон хозяйственной деятельности макрорайона не имеют стабильных круглогодичных коммуникационных связей с базовым транспортным коридором - Транссибом.

										Лист
										6
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ					

Муниципальные районы Приангарья не имеют круглогодичной транспортной связи между собой.

Железнодорожный транспорт обеспечивает, главным образом, межрегиональные связи и экспортные поставки продукции края, обеспечивая основные объемы перевозок, трубопроводный – межрегиональные связи.

Для экономических связей с северными территориями края, а также для внутри российских и экспортных поставок, большое значение имеет водный вид транспорта и СМП.

Автомобильный транспорт играет исключительно важную роль в жизнедеятельности всей экономики края. Структура автотранспортной сети такова, что для более 90% муниципальных образований автодорожный способ коммуникации является единственным и в ближайшие годы безальтернативным способом их связи с внешним миром. Ежедневными пользователями краевой автодорожной сети является более 700 тыс. человек.

Крупными автодорожными узлами являются г. Красноярск, Ачинск, Канск, Минусинск, расположенные на пересечении автомобильных и железных дорог. Районные центры выполняют функции межселенного транспортного обслуживания, формируют разветвленную сеть пригородных, межрайонных и межрегиональных автобусных маршрутов.

На территории края два действующих трубопровода: две нитки нефтепровода Транснефть вдоль Транссиба и газопровод Мессояха – Норильск, обеспечивающий потребности Норильского промышленного района в энергоресурсах.

Воздушный транспорт играет важную роль, как во внешних коммуникациях, так и внутрикраевых, особенно в транспортном обеспечении северных территорий. Аэропорт «Емельяново» имеет статус международного.

Аэропорты: Норильск, Енисейск, Игарка, Хатанга обеспечивают транзит самолетов типа Ту-154, Ил-62, ИЛ-76.

Аэропорты: Черемшанка, Ярцево, Мотыгино, Богучаны, Кодинск, Кежма, Северо-Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Ванавара, Игарка, Байкит, Тура,

					ОН.532230.23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		7

Шушенское, Шарыпово, Диксон, Ачинск являются аэропортами местных воздушных линий.

Связь между городами и районами края обеспечивают следующие основные автомагистрали краевого значения:

Ачинск – Назарово – Шарыпово проходит параллельно железной дороги Ачинск – Назарово-Шарыпово, имеет твердое покрытие и обеспечивает связь с районными центрами в юго-западной части края.

Красноярск – Енисейск (326 км) проходит по территории 5 муниципальных районов и имеет почти на всем протяжении твердое покрытие. Интенсивность движения доходит до 4,6 тыс. автомобилей в сутки.

Канск – Тасеево – Троицк (150 км) практически подходит к Ангаре в совокупности с местными дорогами Троицк - Устье (51 км) и Мотыгино – Нижнее (104 км) с выходом через зимнюю переправу на Ангаре в Мотыгинский район. Эта дорога также пересекает территорию ряда муниципальных районов в левобережье Ангары.

Канск – Абан – Богучаны – Кодинск – реконструируемая в рамках Программы Комплексного развития Нижнего Приангарья автодорога в восточные районы промрайона.

В крае практически отсутствуют современные автомагистрали (скоростные дороги непрерывного движения с 4-мя и более полосами движения).

Существенным недостатком сложившейся транспортной сети является недостаточное количество обходов городов и поселков трассами федеральных и основных территориальных автодорог.

Потребности растущей экономики края ставят задачи по развитию транспортной структуры, переходу на новый уровень качества.

На обслуживаемой сети краевых дорог имеется 784 моста и путепровода общей протяженностью 26439 п.м. Из общего количества искусственных сооружений - 587 капитальных (74,9%) и 197 деревянных (25,1%). В неудовлетворительном состоянии, нуждаются в реконструкции, находится 155 (19,8%) мостов и путепроводов. Требуется строительство новых путепроводов

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		8

при пересечении автодорогами железнодорожных линий и автодорог высокого ранга, новых транспортных развязок.

Суммарная потребность в регулярном ежегодном плановом ремонте, по данным ГУП «Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю», с целью предотвращения их разрушения, составляют 1578 км (в том числе: капремонт-394 км, текущий ремонт-1184 км). Кроме того, более 3,5 тыс. км дорог имеют технико-эксплуатационные характеристики, не отвечающие нормативным требованиям.

В соответствии с перспективами развития движения ряд дорог нуждаются в реконструкции, необходимы новые решения по транспортным развязкам.

Развитие дорожной сети края предусматривает формирование новых транспортных коридоров внутри края как широтного, так и меридионального направления, развития коммуникационных связей с соседними регионами СФО.

Формирование общекраевого каркаса автомобильных дорог включает не только строительство новых дорог, но и приема на краевой баланс межпоселенческих дорог в сельской местности.

Красноярский транспортный узел - главный транспортный узел Красноярского края, в составе которого самые крупные в крае - железнодорожный узел, речной порт на Енисее, международный аэропорт, а также другие станции, пристани, аэропорты и краевые предприятия, организующие работу автомобильного транспорта. Узел специализируется на переработке и погрузке на все виды транспорта продукции черной и цветной металлургии, химической промышленности, машиностроения, лесопереработки, легкой и пищевой промышленности.

Железнодорожный узел расположен на Транссибе и включает 8 станций: Бугач, Красноярск-Главный, Енисей, Базаиха, Злобино, Красноярск Восточный и Красноярск Западный. Станции ограничены в своем развитии. Развитие станции Красноярск- Главный сдерживается территориальной близостью к мосту через Енисей.

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		9

Устойчивость воздушной среды Красноярского края по сравнению с Европейской частью страны значительно ниже, что обусловлено влиянием Сибирского антициклона, когда устанавливается безветренная погода. Районы с умеренным и повышенным ПЗА находятся на севере и западе Красноярского края (Норильск, Лесосибирск, Шарыпово, Ачинск, Назарово). Районы с высоким и очень высоким ПЗА находятся на юге и востоке Красноярского края (Минусинск, Канск, Богучаны, Кодинск).

1.2 Конкурентные преимущества направления, угрозы и возможности

Конкурентные позиции района, как и у края, определяются сочетанием его сильных и слабых сторон, ограничений и возможностей развития, потенциальных внешних угроз.

Сильные стороны заключаются в его экономико-географическом положении относительно других территорий Красноярского края. Район граничит с такими развивающимися федеральными субъектами, как Кемеровская область и республика Хакасия, кроме того, территория района расположена на сравнительно небольшом расстоянии от крупных экономических центров Сибири (Красноярск, Новосибирск, Томск, Абакан и Кемерово). Такое выгодное расположение создаёт новые возможности для увеличения товарооборота между муниципальными образованиями как на краевом уровне, так и на уровне субъектов Российской Федерации.

Основным преимуществом Шарыповского района является мощный топливно-энергетический комплекс, созданный ещё на базе КАТЭКа, который обеспечивает району 1-ое место по объёму промышленного производства среди своей западной группы и 6-ое в крае. Одним из плюсов является и то, что район находится в южном широтном поясе Красноярского края, это даёт муниципальному образованию преимущество в развитии сельского хозяйства и туристической индустрии по сравнению с территориями северного широтного пояса. Среди таких ключевых показателей сельхозпроизводства, как удельный

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		10

вес посевных площадей, урожайность зерновых и зернобобовых культур район уже не первый год устойчиво входит в тройку лидеров западного макрорайона края и региона в целом. Если говорить о туриндустрии, то по данным социологического опроса исследовательского холдинга «Romir», для жителей Красноярского края наиболее аттрактивными и туристски-привлекательными территориями являются озера Республики Хакасия, Красноярское водохранилище, река Мана и озера Шарыповского района.

Слабые стороны обусловлены недостаточной транспортной инфраструктурой (доля автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, в районе составляет 30%, это второй показатель среди районов западной группы края после Назаровского), невысокой обеспеченностью туристской инфраструктуры при высоком туристическом потенциале 11 (неорганизованный туризм на территории Шарыповского района составляет 93%), высокой зависимостью от крупных промышленных предприятий (доля поступлений в бюджет района более 70%), отсутствием инноваций в отраслях (нехватка наукоемких производств, направленных на глубокую переработку сырьевой базы), недостатком рабочих мест для молодых квалифицированных специалистов (в том числе для выпускников ВУЗов, среднеспециальных и профессиональных учебных заведений), вызванным сокращениями, закрытием определенного ряда организаций, нестабильной экономической ситуацией, а также низким спросом на трудовые ресурсы. Увеличивается отток наиболее амбициозного и квалифицированного населения из сел и деревень в более крупные города края, а также другие регионы России.

Так, за последние 2 года миграционный отток населения увеличился в два раза. Животноводство – вторая по важности (после растениеводства) отрасль сельского хозяйства в районе. Несмотря на это, по основным показателям отрасли (поголовье крупного рогатого скота, производство молока и мяса) Шарыповский район находится на последнем месте среди районов западной группы края.

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		11

Возможности развития Шарыповского района связаны с развитием своих традиционно сильных сторон. Природное многообразие и теплый климат позволит создать высокоразвитый туристический кластер. Благодаря дешевой энергии, получаемой на Березовской ГРЭС, появится мощный агропромышленный парк, а внедрение инновационных технологичных производств в уже действующие крупные промышленные предприятия района поможет наладить глубокую переработку сырья и найти новые рынки сбыта. Выгодное географическое положение даст возможность интегрировать экономику района как в соседние территории западной группы края, так и в другие регионы Сибирского федерального округа.

Основной угрозой остается отсутствие необходимых инвестиций, вызванное нехваткой новых перспективных проектов. Но вместе с этим необходимо понимать, что условием привлечения инвестиций является не только проектная деятельность, но и современные инновационные технологии, которые также в большом дефиците. А существующий неорганизованный туризм наряду с отсутствием инвестиций и невысокой инфраструктурной обеспеченностью (в том числе и в туристической индустрии) в перспективе может оказать негативное влияние на экологическую ситуацию в районе. Оценив сильные стороны и возможности развития Шарыповского района, стоит отметить, что территория имеет необходимый потенциал для экономического роста.

В сочетании с проведением эффективной экономической, социальной, инвестиционной, инновационной и экологической политики такой потенциал способен нейтрализовать возможные угрозы и слабые стороны, обеспечить инвестиционную привлекательность территории. Это дает основание рассматривать Шарыповский район как сильное самостоятельное муниципальное образование, дополняющее собой другие территории огромного региона Сибири под названием Красноярский край.

									Лист
									12
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ				

1.3 SWOT - анализ потенциала станций примыкания на участке Шарыпово – Киа Шалтырь

В таблице 1.1 представлены результаты анализа потенциала станций примыкания на участке Шарыпово – Киа Шалтырь с использованием метода стратегического анализа и планирования.

Таблица 1.1 - Результаты анализа потенциала станций примыкания на участке Шарыпово – Киа Шалтырь с использованием метода стратегического анализа и планирования

Положительные стороны		Отрицательные стороны	
<ul style="list-style-type: none"> -экономико-географическое положение; -близость к крупным экономическим центрам Сибири (Красноярск, Новосибирск, Томск, Абакан и Кемерово). -развитие товарооборота; -мощный топливно-энергетический комплекс; -развитое сельское хозяйство и ее реализация его продукции; -туристическая индустрия. 	<p>S сильные стороны</p>	<p>W слабые стороны</p>	<ul style="list-style-type: none"> -недостаточная транспортная инфраструктура; -невысокая обеспеченность туристской инфраструктуры при высоком туристическом потенциале; -высокая зависимость от крупных промышленных предприятий; -нехватка наукоемких производств; -недостаток рабочих мест для молодых квалифицированных специалистов; -нестабильная экономическая ситуация; -низкий спрос на трудовые ресурсы.
<ul style="list-style-type: none"> -создание высокоразвитого туристического кластера. -дешевая энергии, получаемой на Березовской ГРЭС; -создание мощного агропромышленного парка; -переработка сырья и новые рынки сбыта. 	<p>O возможности</p>	<p>T угрозы</p>	<ul style="list-style-type: none"> -отсутствие необходимых инвестиций, вызванное нехваткой новых перспективных проектов; -дефицит инновационных технологий; -неорганизованный туризм; -невысокая инфраструктурная обеспеченность.
Внешние факторы		Внутренние факторы	

Результатом реализации данного проекта будут являться следующие показатели:

- обеспечение перевозок пассажиропотока;
- обеспечение грузовых перевозок;
- обеспечение новых рабочих мест;
- снижение оттока молодых специалистов;
- снижение потерь времени по пути следования на работу и обратно;
- сокращение времени в пути;
- снижение нагрузки на автомобильный и внутригородской и междугородный транспорт;
- повышение уровня комфорта;
- улучшение экологической обстановки;
- повышение объема снабжения и логистических услуг;
- сокращение сроков доставки материалов и габаритных грузов и т.д.

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		14

Заключение

В результате выполнения научно-исследовательской работы был проведен полноценный анализ экономического развития района с поиском станции примыкания. Результаты проведенных исследований показали, что у данного направления сильные и слабые стороны уравновешены, а у данного региона есть шансы нейтрализовать угрозы и развить существующие возможности.

Приведен обширный перечень показателей, которые могут быть достигнуты, в результате реализации данного проекта.

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
						15
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Список использованных источников

1. Схема территориального планирования Красноярского края. Том I. Потенциал комплексного развития территории, часть 2, Материалы по обоснованию проекта обоснование вариантов решения задач территориального планирования. Санкт-Петербург, 2018.
2. Стратегия социально-экономического развития Шарыповского района до 2030 года.
3. Перечень поручений по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Красноярского края до 2035 года.
4. Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года. Распоряжение от 16 октября 2023 года №2846-р.
5. SWOT-анализ социально-экономического развития района.
6. Лукиных В.Ф., Швалов П.Г. Модель развития логистической инфраструктуры городской агломерации в Красноярском крае // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. Т. 8. № 5. С. 190–208.
7. Швалов П.Г. Анализ развития транспортно-логистической инфраструктуры в Сибирском федеральном округе // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. 2016. № 13. С. 7–11.
8. Федеральная пассажирская компания URL: <https://fpc.ru/>.
9. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2023 года. Федеральная служба государственной статистики, 2023 г.
10. Подробные схемы Транссиба. URL: <https://transsib.ru/way-legend.htm>. Сайт transsib.ru.
11. Швалов, П. Г. Перспективы направления развития внутрирегионального пассажирского железнодорожного сообщения по

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		16

южной группе районов Красноярского края и Республики Хакасия / П.
Г. Швалов // Известия Дальневосточного федерального университета.
Экономика и управление. – 2021. – № 4(100). – С. 51-58. – DOI
10.24866/2311-2271/2021-4/51-58.

					ОН.532230. 23.05.06.2023.ПЗ	Лист
						17
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

