

УДК 36.8.332

***ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ И
РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ***

Ковалева И.В.*докт ор экономических наук, профессор,**Алт айский госуда рст венный аграрный университет ,**г. Барнаул, Россия***Аннотация**

Развитие транспортной логистики является не только одной из крупнейших отраслей народного хозяйства России, но и стратегической составляющей производственно-социальной инфраструктуры. Эффективное развитие транспортной системы является условием реализации экономического роста Российской Федерации. Поэтому изучение вопросов и проблем развития транспортной логистики на федеральном и региональном уровне является злободневным вопросом, направленным на создание и эффективное функционирование единого транспортного пространства. Уникальное географическое расположение России, наличие сети интернациональных транспортных сообщений, позволяет использовать потенциальные возможности для построения транспортных коридоров и развития международной интеграции. Требуется совершенствования нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов

государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

Ключевые слова: Логистический, транспортные, развитие, проблемы, система.

THE PROBLEM AND PERSPECTIVE DEVELOPMENT OF LOGISTIC SYSTEM: FEDERAL AND REGIONAL LEVELS

Kovaleva I. V.

Doctor of Economics, Professor,

Altai State Agrarian University,

Barnaul, Russia

Abstract

The development of transport logistics is not only one of the largest branches of the national economy of Russia, but also a strategic section of the manufacture and community infrastructure. The real progress of the transport system is a condition for the implementation of the financial growing of the Russian Federation. Therefore, the study of issues and problems of the progress of transport logistics at the federal and area heights is a topical issue aimed at the creation and effective functioning of a single transport space. The unique geographic location of Russia, namely the presence of a network of international transport links, makes it possible to use the potential opportunities for building transport corridors and reducing bottlenecks in the logistics component by states. The problem remains the improvement of the legal framework for the development of the conveyance scheme and the conveyance facilities marketplace, counting the formation of a controlling outline that controls the superiority of carriage services, safeguarding the enlistment preparation of

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

conveyance administrations and the application of their carriage responsibilities, the growth of public-private business devices that safeguard a strong lawmaking delivery of civil rights, errands and dangers amid the national and the investor, as well as the meaning of importance parts for the request of these devices in carriage.

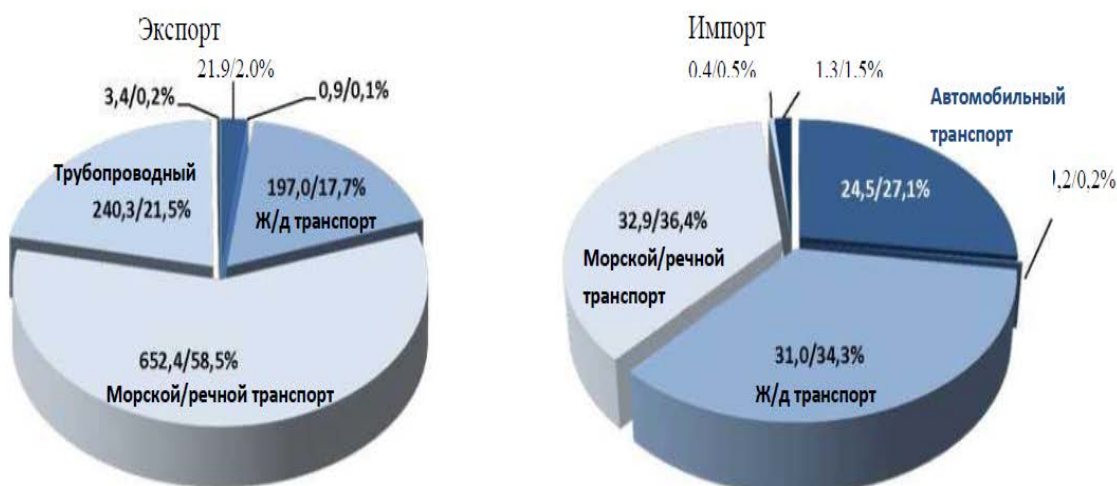
Key words: logistic, transport, development , perspectives, problem, system.

Единая транспортная система (ЕТС) представляет собой совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями. К основным свойствам, характеризующим ЕТС относят целостность; интегративность; динамичность; эмерджентность. Единое транспортное пространство характеризуется влиянием ряда факторов, как геополитический, экономический, ресурсный, демографический и географический. Основные цели создания транспортных систем представлены на рисунке 1.



Рисунок 1–Основные цели интеллектуальных транспортных систем [1]

В структуре транспортных перевозок основную долю занимают контейнерные морские малогабаритные и большого каботажного. В современных экономических реалиях логистический фактор является преобладающим во внешней мировой торговле, поэтому изменение траектории движения грузопотоков приведет к образованию новых континентальных маршрутов, что может способствовать сокращению морских грузоперевозок. По-прежнему сохраняется преобладающий транзит грузов между мировыми рынками как Китай, Европейские страны, Азия, Тихоокеанский регион (рис.2).

*Рисунок 2- Структура грузооборота, млн. т онн /% (по весу) [2]*

Страны Европейского континента являются традиционными покупателями с долей экспортных поставок на уровне 50 %; государствам АТЭС поставлено более 25% товаров, где Китайская Народная Республика занимает около 12 %. В структуре грузооборота перевозки морским/речным транспортом занимали до недавнего времени около 58%, на трубопроводный приходилось 21%; железнодорожный- 17%. При этом одной из целей ЕАЭС является обеспечение транзитного грузопотока между КНР и

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

ЕС, идущего сухопутным маршрутом через территорию Союза, поскольку транзитный маршрут из Китая в Европу по территории Союза имеет ряд преимуществ. Более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозка из КНР в Европу. Таким образом, имеются все предпосылки для переориентации части грузопотока. Существующее до недавнего времени ценовое преимущество перевозок морским транспортом постепенно теряет абсолютный приоритет, чему способствует тенденция минимизации размеров запасов в условиях динамично изменяющегося спроса, требования к сокращению сроков доставки грузов и росту интереса к альтернативным вариантам транспортировки между Азией и Европой (рис.3).

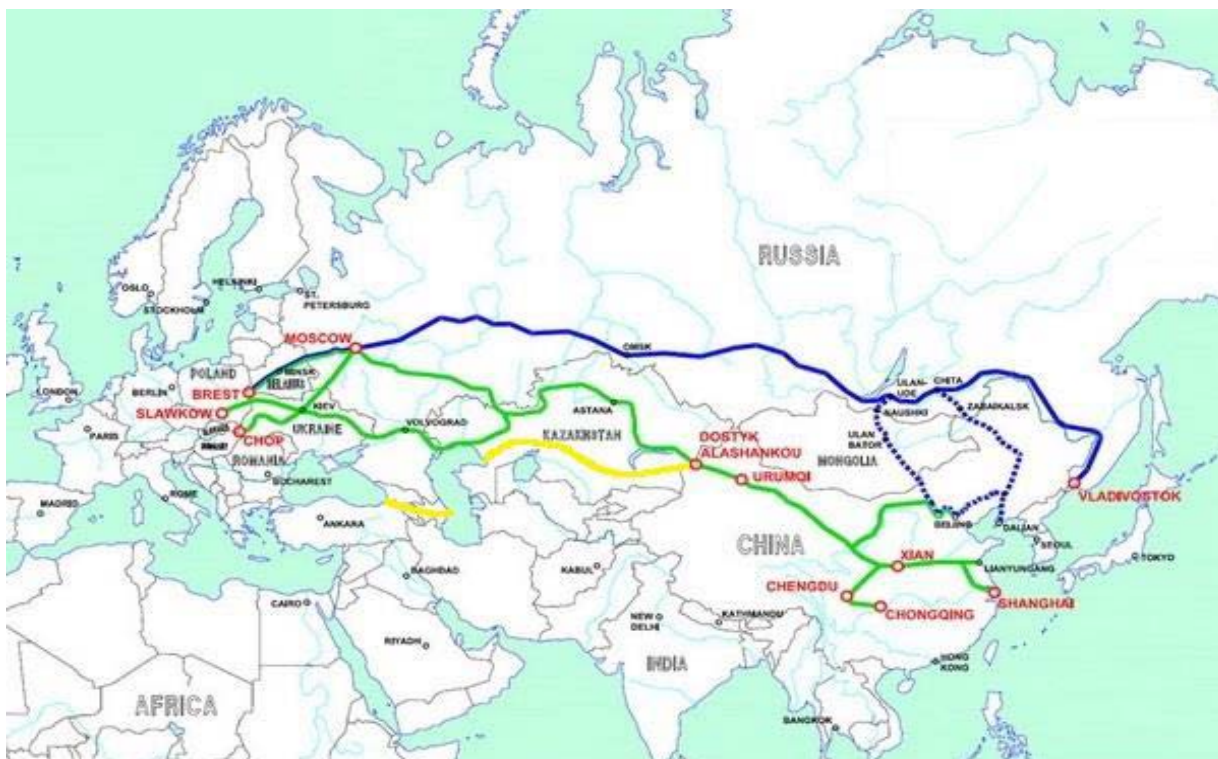


Рисунок 3- Схема основных транзитных континентальных транспортных коридоров [2,3]

Упрощение таможенных и пограничных процедур на внешних границах

ЕАЭС снизит потери бизнеса на "трансграничные барьеры", увеличит объёмы международной торговли и транзитных перевозок по территории Союза. Транспортная система России по протяженности путей находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных — на пятом. [4,5] «...Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг составляет около трети, при этом на экспортные грузовые перевозки приходится около 12%, основную часть из которых составляют грузовые перевозки в страны дальнего зарубежья (85,6% в 2018 году).» (рис.4) [4]

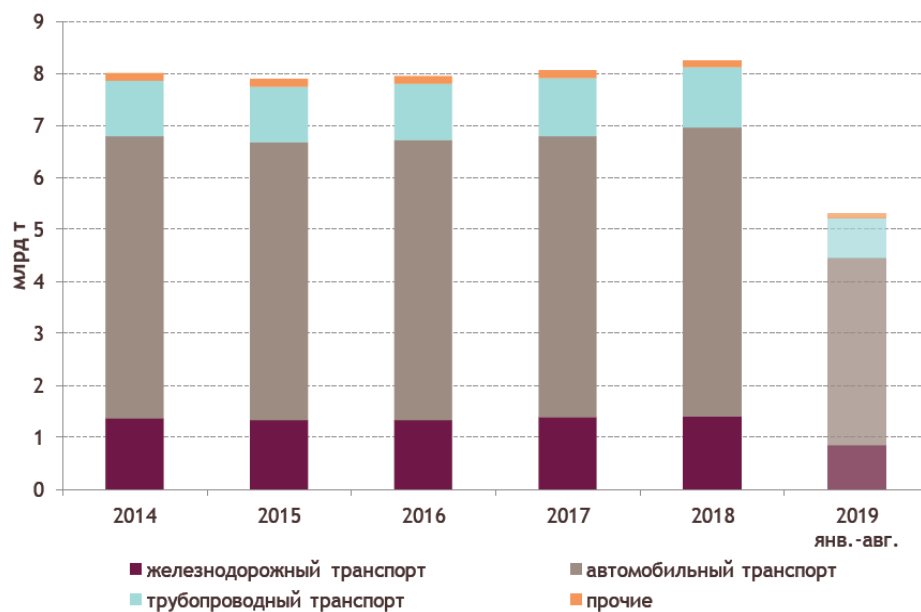


Рисунок 4 -Динамика грузоперевозок в РФ [4]

Для Сибирского региона и Дальнего Востока характерны не только низкая плотность железных дорог (2,1 км и 1,4 км на 1000 км²), но и их исключительное расположение в южных районах. Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих. Первая заключается в нарастающей диспропорции темпов и масштабов

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

развития транспорта. Вторую принято рассматривать в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки в условиях изменения логистических коридоров в санкционном пространстве и территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры, как третья проблема. В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

«...Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте».[6]

«...Уровень транспортной инфраструктуры большинства регионов не превышает индекса 5, что обозначает существенный разрыв в развитии транспортной инфраструктуры регионов-лидеров и остальных. В частности, среднее значение «транспортного» индекса по стране — 3,24, у 71 региона из 85 показатель находится в границах 2,5–3,5».[4].(рис.5)

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

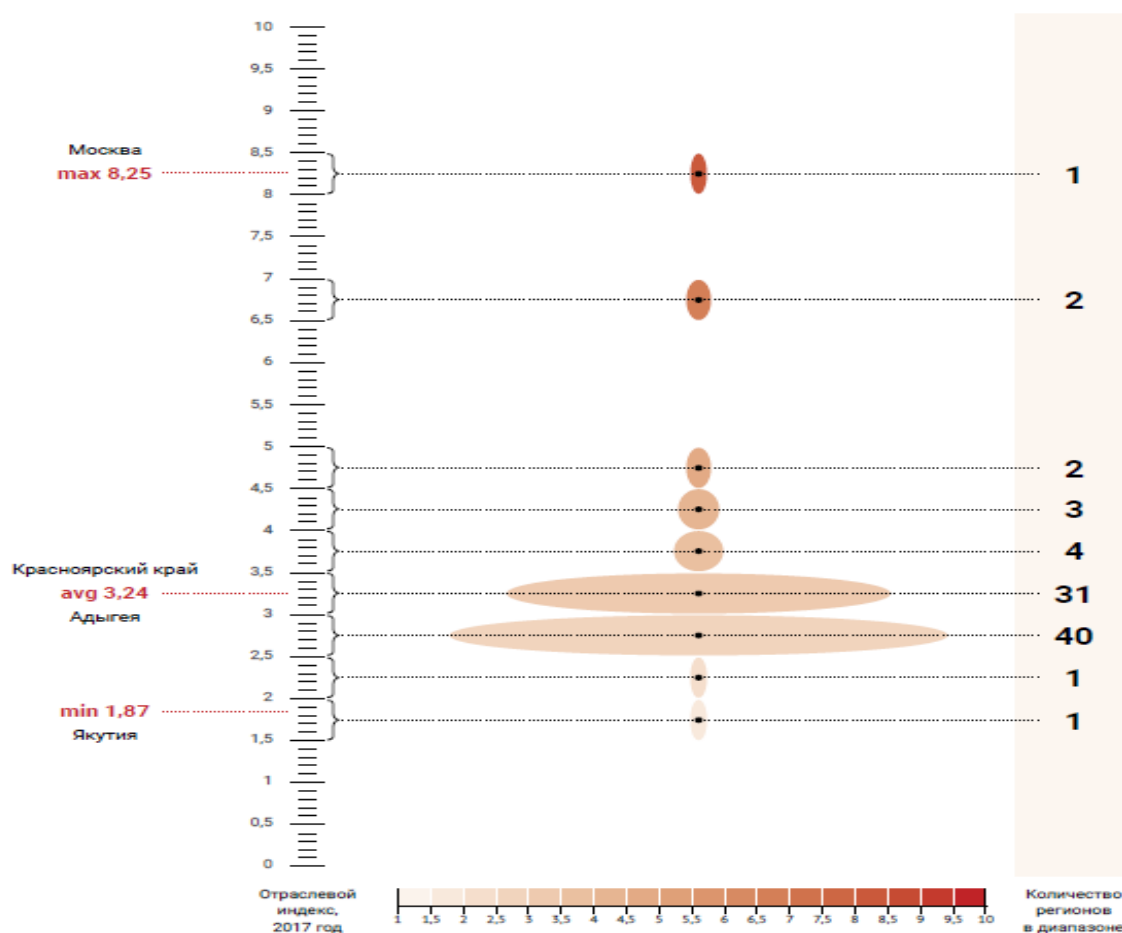


Рисунок 5-Инфраструктура России: индекс развития[4]

Дисбаланс транспортной инфраструктурой объясняется как невысокой плотностью населения ряда регионов, так и локальным местоположением добывающей промышленности и неосвоенными территориями. Так, в СФО и ДФО уровень плотности населения составляет 3,8 и 1 человек на кв. км против 60,4 человек на кв. км в Центральном ФО. Вместе с тем для России актуальным является применение наземных видов транспорта, подходящих для использования и характеризующиеся низкими издержками. Это обусловлено большой площадью страны, жесткими природными условиями и значительным

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

числом перевозок тяжелых грузов, которые осуществляются на большие расстояния.

В настоящее время большинство российских и зарубежных организаций активно внедряют и используют разнообразные логистические продукты в управлении грузопотоками. Хозяйствующим субъектам, деятельность которых непрерывно связана с процессом транспортировки, в современных условиях в рамках обеспечения конкурентоспособности не обойтись без процессов автоматизации транспортной логистики с целью минимизации затрат. Для достижения это активно применяются разнообразные системы управления транспортом (TMS, Transport Management System).[5]

Система управления транспортом представляет собой автоматизированную платформу логистических бизнес-процессов в сфере транспортировке на предприятии. Преимуществами указанной системы выступают: возможность планирования перевозок; осуществление заказов, исходя из оптимальной загрузки транспорта; возможность отслеживания и перенаправления рейсов; контроль бюджета перевозок на всех этапах реализации; расчёт показателей эффективности перевозок и т.д.[3]

В целом, систему управления транспортными перевозками целесообразно рассматривать в качестве логистической платформы, позволяющей предприятиям планировать, выполнять и оптимизировать физическое перемещение товаров, как входящих, так и исходящих, а также обеспечивать соответствие поставки требованиям и наличие нужной документации

Перспективные направления развития транспортной системы представлены на рисунке 6.

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

Создание скоростных и высокоскоростных железных дорог:
Развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения.
Внедрение скоростного грузового движения, в первую очередь – контейнерного и контрейлерного.
Транспортные системы городских агломераций:
Развитие транспортной инфраструктуры городских агломераций.
Закономерности развития транспортных систем и средств городских агломераций.
Региональные транспортно-логистические системы:
Внедрение научных методов (управленческих, технических, технологических, экономических).
Развитие логистической инфраструктуры.
Развитие автомобильных дорог:
Новые технологии и материалы в строительстве инфраструктуры.
Интеллектуальные системы управления движением и безопасностью.
Инновационные транспортные средства.
Развитие авиационного транспорта
Разработка перспективных летательных средств различного вида и предназначения.
Совершенствование авионики, систем управления полетами и безопасностью.
Развитие внутренних водных путей:
Развитие транспортных средств внутренних водных путей.
Развитие инфраструктуры (расширение и углубления судоходных путей и гидросооружений) международных транзитных коридоров.
Совершенствование международного транспортного и таможенного права в области международных перевозок по внутренним водным путям.
Организация новых морских мировых водных путей и их обеспечение
Северный морской путь.
Внутренние водные пути Европа – Индийский океан.
Никарагуанский канал.
Модернизация и расширение существующих трансконтинентальных каналов (Панамский, Суэцкий).
Глобальные сухопутные транспортные проекты:
Развитие путей из Африки в Азию.
Создание путей из Чукотки на Аляску.
Создание путей из Японии в Россию.
Развитие путей из Европы в Африку.
Новый «Шелковый путь».

Рисунок 6 – Перспективные направления развития практических приложений в области развития единого транспортного пространства в России [2,3]

Приоритетными направлениями развития транспортных систем на федеральном и региональном уровне следует рассматривать увеличение пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидация разрывов и

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

«узких мест»; транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока.

Таким образом, тенденции в мировой экономике способствуют переводу перевозок на автомобильный транспорт всего масштаба грузового бизнеса. В то же время для России актуально использование наземных видов транспорта, пригодных для практики и отличающихся низкой себестоимостью. Это связано с большой зоной страны, суровыми обычными условиями и значительным количеством тяжеловесных вещей, перевозимых на большие расстояния. Транспортная логистика занимает ключевое место в системе управления транспортом, так как оказывает непосредственное влияние на все этапы: от планирования и закупки необходимых материалов до управления жизненным циклом продукции. В целом систему управления транспортом следует рассматривать как логистическую платформу, которая позволяет предприятиям планировать, выполнять и оптимизировать физическое перемещение товаров, как входящих, так и исходящих, а также обеспечивать соответствие поставок требованиям и наличие необходимой документации.

Библиографический список

1. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств – членов. / под ред. Мусина А.К., Диянского А.В..-2019.-24с.
2. Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики сентябрь.-2019.-№53.- 28С. – URL: <https://ac.gov.ru/publication>(дата обращения 07.07.2022)
3. Динамика грузоперевозок в России // Бюллетень социально-экономического кризиса в России.- URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf> (дата обращения 14.07.2022)
4. ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ: ИНДЕКС РАЗВИТИЯ– URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf <https://infraone.ru>(дата обращения 14.07.2022)

5. Ковалева И. В., Поспелова И. Н. Транспортно-логистическая деятельность в экономике региона // Индустриальная экономика. 2021.- №5.- том 6.- с. 543-550.
6. Пояснительная записка к проекту федерального закона N 1108207-6 "О транспортной доступности в Российской Федерации.– URL: <http://ivo.garant.ru> (дата обращения 14.07.2022)

Оригинальность 85%