Чернова А.В.
аспирантка,
Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф.Ушакова
chern.a@bk.ru

грузоперевозки и российская транспортная инфраструктура

конкурентоспособность объектов российской транспортной инфраструктуры на рынке грузовых перевозок

Аннотация

Статья посвящена анализу проблем российской транспортной инфраструктуры, препятствующих ее инновационному развитию.

Транспортная система является одним из главных связующих элементов всех звеньев национальной логистической транспортной системы. Значительная часть логистических операций по пути движения материальных потоков от первичных источников сырья и производителей до непосредственного потребителя осуществляется при помощи различных видов транспорта. Функционирование же последнего невозможно без современного инфраструктурного обеспечения.

Задачами транспортной инфраструктуры являются выбор вида и типа транспортных средств, организация транспортно-складского управления, рационализация маршрутов доставки товаров (2).

Грузоперевозки: импорт, экспорт, транзит

Сегодня Россия осуществляет грузоперевозки с более чем 70 странами мира. За 20 лет объем грузоперевозок в Россию, из России и через Россию увеличился более чем в 17 раз. В 2006 году этот показатель был на уровне 36,5 млн т, в том числе российскими перевозчиками – 14,6 млн т или около 40%.

Главными внешнеторговыми странами – партнерами России в процессе грузопотока являются:

1) Финляндия – более 25% от общего объема грузопотока внешней торговли;
2) Республика Беларусь – 15%;
3) Украина – 7%.

Далее следуют Литва, Германия, Польша, Китай. Среди них наибо-

лее сильными позиции (доля) российских перевозчиков являются в следующих направлениях:
– Россия – Китай (75%);
– Россия – Финляндия (64%);
– Россия – Швеция (70%);
– Россия – Норвегия (79%) (3).
При формировании транспортной инфраструктуры международных компаний учитывается следующее:
– расположение конкретных инфраструктурных транспортных объектов во многом определяет и формирует систему транспортных потребностей территории, но в то же время ограничивает развитие рынка альтернативного транспорта;
– расходы на транспортировку не являются суммой цен грузоперевозки на каждом виде транспорта, они значительно шире;
– все усилия, направленные на интеграцию транспортных мощностей в логистическую систему зарубежных компаний, могут оказаться бесполезными, если доставка грузов осуществляется неравномерно и с перебоями (4).

Российская транспортная инфраструктура и требования инновационной экономики

В настоящее время можно выделить четыре основных тенденции в развитии мировой транспортной сети на долгосрочную перспективу:
Первая тенденция – углубление специализации транспортных потоков по грузам и направлениям доставки.
Вторая тенденция – дальнейшее слияние транспортных и экспедиционно-распределительных предприятий.
Третья тенденция – повышение надежности перевозок, в том числе путем создания дублирующих каналов транспортных коммуникаций мирового значения. Четвертая тенденция – рост специализированных контейнерных перевозок.
Перечисленные тенденции развития мировой транспортной инфраструктуры являются определяющими и для развития транспортной системы России, которая далеко не в полной мере отвечает потребностям развития экономики. Один из главных вопросов совершенствования российской транспортной системы – выбор его ключевого направления, связанный с определением перспектив развития железнодорожного, автомобильного и морского транспорта.
В Минтрансе России полагают, что федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (5) оправдала себя при реализации первого этапа Транспортной стратегии РФ до 2020 г. Модернизация позволит

Ключевые слова:
логистика,
транспортная система,
грузовые перевозки,
инновации,
конкурентоспособность,
транспортная инфраструктура,
авиакомпании

Keywords:
logistics,
transportation system,
freight service,
innovation,
competitiveness,
transport infrastructure,
airlines

получать от экспорта транспортных услуг дополнительные доходы в размере более 6 млрд долл. в год и обеспечит работой свыше 2 млн человек в смежных отраслях.

Однако даже при благоприятном сценарии развития экономики страны и плавном выходе из кризиса необходимо признать, что существующая транспортная инфраструктура не отвечает требованиям инновационной экономики. Требуется повысить конкурентоспособность всех видов транспорта.

Воздушный транспорт и морской

Важнейшим направлением повышения конкурентоспособности воздушного транспорта является создание и совершенствование инфраструктуры. Это предполагает решение следующих задач:

– строительство и модернизацию аэропортов и наземной инфраструктуры с привлечением инвестиционных ресурсов;

– обновление парка воздушного транспорта,

– урегулирование тарифов и цен внутри отрасли.

Сравнительная характеристика российских и иностранных авиаперевозчиков представлена в *табл.* (*см. ниже*) (8).

Морской транспорт также является важным инструментом развития внешнеэкономических торговых связей России. Морским транспортом в мире осуществляется более 85% всех грузовых перевозок, в России эти показатели несравненно меньше.

Всего Российская Федерация имеет 62 морских порта, 34 из них обслуживают внешнеторговые перевозки, 28 каботажные и завоз товаров на территории Крайнего Севера. Необходимо отметить тенденцию к сокращению количества портов соседних стран в суммарном объеме перевалки внешнеторгового груза. В 2006 г. она составила 20,8% (1992 г. – 50,7%, 2001 г. – 26,7%).

Особое значение морских перевозок

Морской транспорт имеет для России важнейшее значение не

Таблица

Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке

Параметры	Российские авиакомпании	Иностранные авиакомпании
Состояние авиапарка	-	+
Маршрутная сеть	+	+
Частота рейсов	-	+
Безопасность полетов	+	+
Качество сервиса	+	+
Тарифы и ценовые характеристики	+	-
Имидж компании и ее маркетинговая политика	-	+
Наземная инфраструктура	-	+

только с точки зрения внешнеторговой деятельности, но и в обеспечении внутригосударственных перевозок, особенно в регионах, где морской транспорт является безальтернативным. В настоящее время Минтрансом России при содействии других государственных органов приняты меры по повышению конкурентоспособности российских компаний, портов, предприятий транспортного комплекса. В целях совершенствования рыночных отношений в сфере морского транспорта пересматривается нормативная база.

Потребность России в перевозках грузов морем оценивается примерно в 600 млн тонн в год. При этом негативно влияют на конкурентоспособность морской инфраструктуры как географические, так и организационные и экономические факторы. Подавляющее число портов были построены в 70-х годах прошлого столетия и не соответствуют современным международным требованиям в сфере морского судоходства. В связи с названными проблемами российского водного транспорта значительная часть внешнеторгового грузопотока идет через порты соседних государств.

Таким образом, очевидно, что российские порты менее конкурентоспособны, чем порты сопредельных стран, которые кроме географических преимуществ имеют серьезную государственную поддержку.

В последнее время новые суда зачастую регистрируются под иностранными флагами. Происходит это, в том числе, в связи с тем, что суда строятся за счет иностранных кредитов, и соответствующая регистрация под иностранным флагом в ряде случаев является обязательным условием предоставления кредитования зарубежными банками.

Таким образом, конкурентоспособность транспортной инфраструктуры российского рынка грузовых перевозок напрямую зависит от эффективности расстановки государственных приоритетов в данной сфере. Здесь немаловажно развитие законодательства, соотносимого с зарубежными нормами, и эффективность привлечения частного капитала в строительство, модернизацию и использование объектов транспортной инфраструктуры.

Выводы

В результате проведенного анализа выявлено следующее.

1. В России наиболее важная роль отводится инфраструктуре автомобильного, железнодорожного, авиационного и морского транспорта – автомобильным дорогам, железнодорожным путям станциям, мостам, вокзалам, аэропортам, морским портам.
2. Конкурентоспособность транспортной инфраструктуры российского рынка грузовых перевозок напрямую зависит от эффективности расстановки государственных приоритетов в данной сфере.
3. Для развития конкуренции в транспортной отрасли важную роль имеет развитие законодательства, соотносимого с зарубежными нормами, и эффективность привлечения частного капитала в строительство, модернизацию и

использование объектов транспортной инфраструктуры.

4. Наиболее перспективным с точки зрения цепей поставок в современной России является автомобильный и железнодорожный транспорт.

Литература

1. Андреева Т. Путь под знаком реформ. // Транспорт России. – 2008. – № 45 (541). – С. 10–12.
2. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М.: Олимп-Бизнес, 2008. – 640 с.
3. Седюкевич В.Н. Международные автомобильные перевозки грузов и транспортно-экспедиционная деятельность. – Минск: БНТУ, 2007. – 235 с.
4. Степанян Т.М., Тишуков С.В. Организационные основы международного бизнеса: учебное пособие. – М.: РГОТУПС, 2006. – 126 с.
5. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». // Федеральные целевые программы России. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://fcp.vpk.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2008/1.
6. Майборода М.Е., Беднарский В.В. Грузовые автомобильные перевозки. – Ростов-н/Д: Феникс, 2007. – 442 с.
7. Касьянчик В.Д. Эффективность эксплуатации международных авиалиний. – М.: Дело, 2003. – 164 с.
8. Конкурентоспособность российских авиакомпаний на мировом рынке. Исследование РА «Эксперт». (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.raexpert.ru/researches/avia/part2/.

рп

Chernova A.V.
Post-graduate student, Admiral F.F. Ushakov Marine State Academy

Competitiveness of Russian Transport Infrastructure in the Cargo Transportation Market

Abstract

The article analyzes the problems of Russian transport infrastructure impeding its innovative development.