

проблемы транспорта в России в свете современной промышленной логистики

Аннотация

В статье рассматривается структура и инфраструктура транспорта в рамках логистики. Показано, что они взаимообусловлены: структура порождает инфраструктуру, и они отражают все основные свойства, состав, роль, виды транспорта, играющие центральную роль в российской экономике.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, терминальные комплексы, транспортный рынок, логистика

Развитие современного транспорта – важнейшее условие модернизации экономики. Как показало исследование развитие этой отрасли народного хозяйства дает синергитический эффект на макро-, мезо- и микроуровне. Этот эффект включает:

- развитие межрегиональной кооперации, массового предпринимательства и торговли;
- превращение крупных городов в центры агломераций, развитие пригородов, куда перемещаются офисы крупных компаний, что разгружает от транспортных потоков центры городов и способствует развитию региональной культуры, занятости и т.д.;
- возрождение городов с затухающей экономикой, изменение экономических и социальных условий жизни в этих городах. В России это особенно актуально для 335 моногородов, где проживает 15% россиян;
- резкое увеличение заказов на транспортную технику, металл, стройматериалы и т.д., создание системы грузовой логистики с сотнями тысяч рабочих мест, стратегических альянсов и партнерств, повышающих конкурентоспособность регионов, развитие интермодальных перевозок и электронной коммерции, преобразующей отечественную экономику;
- включение экономики регионов в глобальный рынок.

Ларионов

Валерий Глебович

*д-р экон. наук, профессор
кафедры экономики
и организации
производства,
Московский
государственный
технический
университет
им. Н.Э. Баумана
vallarionov@yandex.ru*

Необходимость коренного обновления транспортного комплекса

В настоящее время транспортный комплекс (ТК) России – это свыше 160 тыс. км магистральных железнодорожных и подъездных путей, 750 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 1 млн км морских судоходных линий, 100 тыс. км внутренних водных путей, около 1 млн км авиалиний. По этим транспортным артериям ежегодно перевозится около 5 млн тонн груза.

Основные фонды ТК оцениваются приблизительно в 300 трлн рублей, что составляет около 29% к основным фондам отраслей материального производства, работают свыше 4 млн человек, а доля транспорта в ВВП России составляет около 10%. Но весь транспорт и транспортная инфраструктура нуждается в коренном обновлении.

Отсталость транспорта приводит к низкой мобильности населения, большим региональным различиям в инвестициях на душу населения, доходах, уровне жизни и т.д. Из-за отсутствия дорог не осваивается 23 разведанных крупных месторождения полезных ископаемых. Средняя скорость движения грузов в России в 3–5 раз меньше, расход топлива – в 1,5 раза, а стоимость обслуживания автомобилей – в 2,5–3 раза выше, чем за рубежом. Потери от ДТП достигает 8% ВВП. Доля транспортных расходов в себестоимости (15–20%) намного выше, чем в ЕС и США (7–8%).

Коренное обновление транспорта и транспортной инфраструктуры снизит экологическую нагрузку на население и природу, повысит безопасность граждан и грузов, обеспечит устойчивую работу транспорта зимой и в чрезвычайных условиях, снизит транспортные расходы и повысит конкурентоспособность России на внутреннем и внешнем рынках. Совокупные дорожные фонды в 2013 г. превысили 383 млрд руб., что позволяет передать регионам управление логистикой, сохранив за Центром сооружение высокоскоростных дорог, оснащенных спутниковой навигацией, новых морских, речных и авиапортов, воссоздание транзитной системы водного сообщения, содействие переводу судов с российскими экипажами под национальный флаг. Особое значение имеет развитие системы интермодальных перевозок с использованием международных транспортных коридоров.

отсталость транспорта приводит к низкой мобильности населения, большим региональным различиям в инвестициях на душу населения, доходах, уровне жизни и т.д.

Перспективы развития транспортного комплекса

Развитие транспорта предполагает повышение плотности железных и автомобильных дорог, их реконструкцию в соответствии с современными требованиями и включение в глобальную евроазиатскую систему. В целом по странам СНГ плотность железных дорог составляет 6,4 км на 1000 кв. км территории по сравнению с 49 км в странах ЕС. В Украине и Молдове – 34–38 км, в Белоруссии и в республиках Закавказья – 23–28 км, в Узбекистане – 7,8 км, в России и Казахстане – 5,1–5,3, Туркменистане – 4,4, Таджикистане – 3,4, а в Кыргызстане – 2,1 км. Крупнейшая в СНГ транссибирская магистраль нуждается в замене ряда мостов и реконструкции пути, уложенного на вечной мерзлоте в Забайкалье.

Россия должна стать не только транспортным, но и информационным мостом между Европой и Азией, войти в состав Организации экономического сотрудничества, включающей 34 страны с развитой рыночной экономикой (большинство стран ЕС, США, Япония, Австралия, Южная Корея).

Транспортная стратегия России предусматривает развитие международных коридоров Япония – Южная Корея – Северная Европа, Южная Азия – Каспий – Волга – Балтика, Северного морского пути и т.д. В условиях глобализации грузооборот российских портов растет быстрее, чем мощности по его приему на стыке с железными дорогами, что вызывает большие потери.

Развитие транспорта имеет и негативный внешний эффект с точки зрения экологии. За последние 10 лет темпы прироста количества автомобилей в 5 раз обогнали темпы развития дорожной сети. Это привело не только к хроническим пробкам, но и к загрязнению атмосферного воздуха. Неблагоприятное воздействие на качество атмосферного воздуха оказывают, прежде всего, выбросы от автомобильного транспорта.

Россия до сих пор обходилась транспортной инфраструктурой, созданной еще в советские годы, однако она морально и физически устарела. Износ парка грузовых вагонов составляет около 65%. Из-за отсталой технологии перевозки через Транссиб составляют менее 1% товарооборота

**коренное обновление
транспорта
и транспортной
инфраструктуры
снизит экологическую
нагрузку на население
и природу**

между Европой и Юго-Восточной Азией. Более 70% торговли России и СНГ обеспечивается перевалкой в портах Прибалтики, Финляндии и т.д. По оценке Минтранспорта РФ, из-за низкой пропускной способности дорог и их плохого качества, приводящих к увеличению расхода топлива, снижению скорости перевозок, росту ДТП и т.п., ежегодно теряется 4% ВВП.

Президент РФ Путин В.В. неоднократно говорил о необходимости быстрее развития транспорта регионов Сибири и Дальнего Востока, районов Крайнего Севера; расшивки «узких мест» сверхнагруженной европейской части России; принципиально новой реконструкции всех видов транспорта.

Коренная реконструкция транспортной инфраструктуры необходима по следующим причинам:

- быстрый рост автомобильного парка;
- увеличение жилищного строительства;
- рост объема оптовой и розничной торговли, глобальных цепей поставок;
- формирование общеевропейской системы товародвижения с международными центрами логистики;
- развитие взаимовыгодных связей в рамках Единого экономического пространства с Казахстаном и Беларусью, с другими странами СНГ, прежде всего, с Украиной и со странами ЕС на базе перехода от торговли готовыми продуктами к международному кооперированию;
- новая концепция таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых товаров в местах, приближенных к госграницам;
- включение максимального числа малых городов и моногородов в зону агломераций с помощью скоростного железнодорожного и автомобильного сообщения;
- освоение новых районов добычи сырья и вылова рыбы в северных широтах, позволяющих сократить время доставки грузов на 30%;
- отказ ряда стран от АЭС значительно увеличивает объем перевозок топлива;
- развитие кооперирования как прогрессивной формы международного разделения труда, поставка узлов, компонентов и деталей для сборки готовых изделий промышленными предприятиями в разных

странах, в тч. принадлежащих одной и той же ТНК, привели к массовому использованию стандартных контейнеров в международных перевозках.

Главные проблемы транспортной системы России

На российском рынке транспортных услуг действуют более 550 тыс. операторов, среди которых более половины – частные фирмы и индивидуальные предприниматели. В их распоряжении имеется более 1 млн грузовых автомобилей. Негосударственные фирмы перевозят 90–99% автомобильных, морских и речных, 2/3 воздушных грузов; более 85% пассажиров на автомобильном и более 40% – на воздушном транспорте.

Перевозка пассажиров городского и пригородного транспорта, а также на железных дорогах убыточна и покрывается за счет дотаций из местных бюджетов (они поступают весьма нерегулярно), а также за счет доходов от грузовых перевозок. В результате многие предприятия транспорта убыточны и не имеют средств на обновление подвижного состава. Снижение объема перевозок повышает их себестоимость, поскольку многие расходы остаются постоянными. Весьма опасно появление многочисленных посредников-перепродавцов, присваивающих большую часть доходов.

Главные проблемы российских железных дорог – изношенность путей и подвижного состава, низкая скорость движения, отсутствие железных дорог в ряде северных и восточных регионов, их перегруженность на подходе к портам и в ряде других мест, сохраняющаяся монополия РЖД на локомотивы и т.д.

В России намечено до 2018 г. вложить 2,6 трлн руб. в развитие железнодорожного транспорта, в тч. 1 трлн руб. – на модернизацию пути и закупку подвижного состава.

Парк грузовых и пассажирских локомотивов РЖД (около 20 тыс. единиц) изношен более чем на 70%. По данным Комитета Госдумы по транспорту, к настоящему времени выработали свой ресурс 70% железнодорожных мостов, 15% полотна эксплуатируется с превышением сроков капитального ремонта.

Развитие отечественной экономики во многом зависит от поставок продуктов питания, бытовой

**совокупные
дорожные фонды
в 2013 г. превысили
383 млрд руб., что
позволяет передать
регионам управление
логистикой,
сохранив за Центром
сооружение
высокоскоростных
дорог**

Россия до сих пор обходилась транспортной инфраструктурой, созданной в советские годы, однако она морально и физически устарела

химии, электроники и других товаров народного потребления. Большая часть этих грузов доставляется на автопоездах. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, российскими автотранспортными предприятиями проложены маршруты более чем в 40 стран мира, но лишь 39% от общего объема грузов, ежегодно доставляемых в Россию и отправляемых за рубеж, приходится на отечественных перевозчиков, а остальные 61% импорта и экспорта транспортируют иностранцы. Приоритет в доставке российских грузов за рубеж и импортных товаров на территорию РФ должен быть у отечественных компаний. Это выгодно для региональной экономики, т.к. каждый работающий автомобиль дает 3–5 рабочих мест. Кроме того, транспортная составляющая в цене ввозимого товара остается в России.

Отдельной проблемой является современной организация транспортного хозяйства российских городов, в этой связи высвечиваются наиболее важные направления:

- 1) увеличение пропускной способности транспортной сети;
- 2) строительство новых линий и станций метрополитена;
- 3) переход на экологические виды топлива;
- 4) рациональная организация транспортных потоков;
- 5) поощрение пешеходного и велосипедного движения;
- 6) широкое использование электродвигателей;
- 7) строительство аэропортов внегородской черты (30–40 км от города), обеспечивая при этом доставку пассажиров до них электропоездами.

Вывод

Изложенное обосновывает неоспоримый факт того, что развитие транспортной логистики в России является главным элементом модернизации отечественной экономики с целью ее дальнейшего экономического роста.

Литература

1. Андреев В.Е. Конкурентоспособность региона и методика ее оценки // Экономика и жизнь. – 2009. – № 12.

2. Горин В., Перепаков В. Транспортная политика России: мрачный опыт реформ и светлые перспективы // Экономические стратегии. – 2009. – № 2.
3. Дмитриев А. В. Управление транспортными системами: Учебное пособие. – СПб: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 96с.
4. Дмитриев А. В. Система показателей эффективности транспортного обслуживания / Стратегии развития инструментов коммерции. – СПб: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 348 с.
5. Дыбская В. В. Управление складированием в цепях поставок. – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2009. – 720 с.
6. Кельбах С.В. Развитие транспорта – основа модернизации региональной экономики // Проблемы современной экономики. – 2013. – № 2(46).
7. Минимальный транспортный стандарт // Транспортная империя. – 2009. – № 6.
8. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собр. Законодательства РФ. – 2008. – № 50.
9. Распоряжение Правительства Красноярского края от 6.12.2011 № 1054-р «Об утверждении ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы Красноярского края на 2012–2014 годы»».
10. Регионы России: Статистический сборник / Госкомстат России. – М.: Госкомстат. – 2009.
11. Российский стат. ежегодник. 2011: Стат. сб. / Росстат. – М., 2011. – 795 с.
12. Щербаков В.В. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.
13. Соколов А. А. Тенденции развития российской таможенной службы год влиянием организационно-экономических перемен в международной торговле // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 3. – С 523–525.
14. Щербаков В.В. Основы логистики: Учебник для ВУЗов. – СПб: Питер, 2009. – 432 с.
15. The wider economic benefits of transport: macro-, meso- and microeconomic transport planning and investment tools. – Paris, OECD.
16. Infrastructure and trade: Asia. D. Brooks, I. Menon (eds). – Cheltenham, UK. 2008. – 240 p.

17. Wimsatt W. Bonul the sulurbs. – Berkeley, CA, 2008 – 169 p.
18. Nathanson I. Minneapolis in the 20-th century the growth of an American city Saint Paul MN. 2010. – 242 p.
19. Freight Logistics and Transport Systems in Europe. Euro-CASE, 2001.
20. Gibbs R., Humphries A. Strategies alliances and marketing partnerships: gaining competitive advantage through collaboration and partnering. – L., 2009. – 235 p.
21. Globalized Freight Transport: Intermodality, Ecommerce, Logistics and Sustainability / Leinbach T. (ed). – Capmary, 2007.
22. Trends in the Transport sector 1970–2006. OECD Report. 2003.
23. American transport infrastructure. // The Economist. 28.04.2011.
24. www.tio/newpaper/5054.
25. www.rosavtodor.ru

pn

Valery G. Larionov

*Doctor of Economics, Professor, Academic Department of Economy and Industrial Management,
Moscow State Technical University named after N.E. Bauman*

The problems of transport in Russia in the light of modern logistics industry

Abstract

The article deals with the structure and infrastructure of transport within the framework of logistics. They are interdependent: structure serves as the basis for infrastructure, and they reflect all the basic properties, composition, role, transport types playing a key role in the Russian economy.

Keywords: transport, transport infrastructure, terminal complex, transport market, logistics