

Обзор транспортной стратегии Российской Федерации и динамика развития рынка транспортно- логистических услуг

© Г.Г. Манукян

ООО «Азимут плюс», Москва, 109457, Россия

Рассмотрены основные этапы стратегического развития нормативно-правовой базы регулирования транспортной инфраструктуры и проанализирован транспортный сегмент рынка. Приведен ряд предложений по снижению затрат и повышению эффективности транспортной системы России. Выделены проблемы, определяющие развитие рынка транспортно-логистических услуг, предложены меры для достижения целей и задач транспортной стратегии.

Ключевые слова: логистика, транспорт, экономика, модернизация, стратегия, эффективность, развитие, рынок.

В настоящее время одной из основных проблем современной экономики Российской Федерации является более низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, чем во многих зарубежных странах. Одна из основополагающих особенностей российской транспортной сети — колоссальные размеры территории страны и, как следствие, ее неравномерное в настоящее время освоение. С одной стороны, в ряде густонаселенных регионов имеются достаточно развитые транспортные сети, с другой — многие населенные пункты не имеют не только выхода к полноценной транспортной сети, но и даже просто стабильного транспортного сообщения с другими населенными пунктами. Для решения данных проблем Правительство РФ проводит ряд мероприятий, которые заключаются в формировании определенных стратегических и тактических целей, а также во внедрении новых инновационных решений, способствующих максимальному развитию данной отрасли. Одной из важнейших инициатив Правительства РФ стало принятие распоряжения «О транспортной стратегии Российской Федерации» (далее — Транспортная стратегия) [1].

Проанализировав документ, можно прийти к заключению, что возникновению данных проблем способствует сочетание трех фундаментальных факторов: усиление глобальной конкуренции, возрастание роли квалифицированных кадров в социально-экономическом развитии и постепенное истощение источников экспортно-сырьевого типа развития.

Стоит отметить, что, согласно Распоряжению Правительства РФ, реализация Транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

1) завершение совершенствования транспортного комплекса посредством целевого инвестирования, а также переход к ее всестороннему прогрессу по всем основополагающим ориентирам до 2020 г. [2];

2) интенсивное инновационное развитие транспортной инфраструктуры по всем ориентирам с целью создания условий для инновационного социально направленного развития РФ в 2021–2030 гг.

Введение в последние годы рядом ведущих стран мира экономических санкций против Российской Федерации усугубило сложное экономическое положение страны и оказало непосредственное влияние на снижение качества оказываемых транспортно-логистических услуг. Для оптимального решения этого вопроса необходимы кардинальная модернизация транспортной системы России, внедрение инновационных технологий с учетом успешного зарубежного опыта, а также усиленное социально-экономическое развитие страны с использованием ее внутреннего потенциала. При этом важно отметить, что в контексте оказания транспортно-логистических услуг сам транспорт рассматривается не только как отдельный самостоятельный элемент экономического процесса, но и как системообразующий компонент инновационного развития и важный элемент механизма функционирования рыночной экономики в части стимулирования спроса на значительное количество товаров и услуг.

Заметим, что до недавних пор чрезвычайно мало внимания уделялось развитию самого распространенного и массового вида транспорта — грузового автомобильного транспорта, особенно в контексте внутрироссийских перевозок. Между тем именно он оказывает сильное влияние на экономику, социальную сферу жизни, обеспечение занятости населения. В реалиях рыночной экономики автомобильный транспорт обеспечивает широкий спектр предложений транспортных услуг, а также стимулирует предпринимательскую деятельность населения. Однако ослабление роли государственного регулирования этой сферы деятельности стало причиной ряда серьезных недостатков отрасли автомобильных грузоперевозок в нашей стране. В числе основных недостатков — дезинтеграция системы автомобильных грузоперевозок, ее распад на отдельные небольшие сегменты бизнеса и, как следствие, ограниченное использование возможностей современной системы логистики, неравномерное развитие автотранспортной инфраструктуры. Кроме того, эти процессы привели к снижению безопасности перевозок, падению профессионализма и дисциплины персонала автотранспортных предприятий, росту «теневого» рынка автотранспортных услуг.

Также важными проблемами автомобильных грузоперевозок в России следует считать отсутствие единого информационного пространства в данной сфере и устойчивую технологическую интеграцию автомобильных грузоперевозок с другими видами транспорта.

В связи с этим одна из важнейших задач Транспортной стратегии — повсеместный переход от стихийного рынка автотранспортных услуг к его централизованному регулированию в зависимости от социальных и экономических потребностей и интересов, а также развитие системы государственного контроля и надзора за ней.

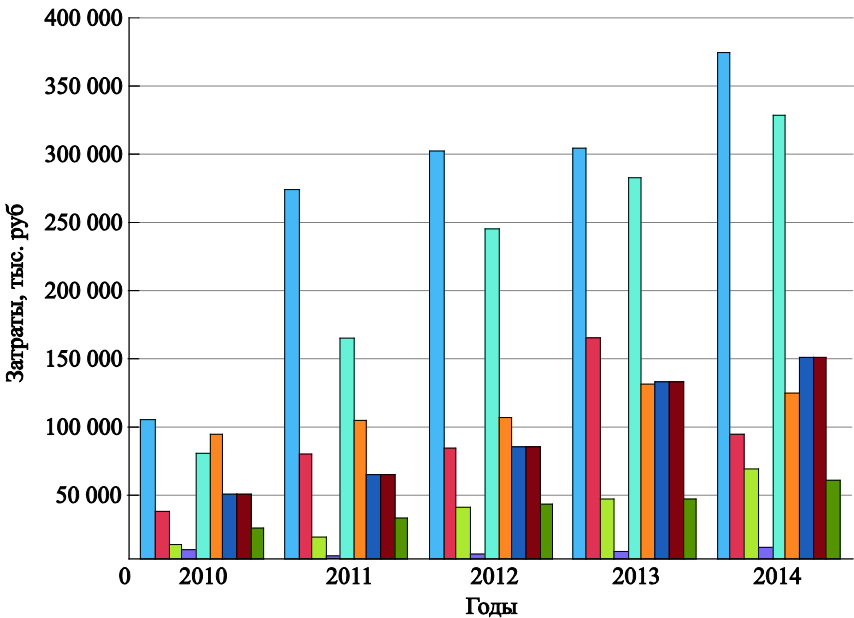
Транспортный сегмент как отдельно взятых организаций, так и экономической системы страны служит основой хозяйственной деятельности и представляет собой важнейшую часть производственной и социальной инфраструктуры. Объединение различных регионов страны с помощью развитой современной транспортной сети обеспечивает территориальную целостность и единое экономическое пространство РФ. Кроме того, велика роль транспортных коммуникаций в поддержании связи нашей страны с мировым сообществом и как следствие, в обеспечении функционирования международной торговли и межкультурных коммуникаций. Необходимо отметить, что транспорт как фактор социально-экономического развития государства позволяет получать значительный доход от экспорта транспортных услуг за счет благоприятного географического положения страны, а также осуществлять транзитные перевозки.

Поэтому пристальное внимание в Транспортной стратегии уделено созданию и развитию современной единой транспортно-логистической системы страны путем формирования товаропроводящей сети на основе «взаимоувязанной интегрированной системы технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей необходимые объем и качество транспортных услуг» [1].

Для развития транспортного комплекса и оказания транспортных услуг необходимы крупномасштабные инвестиции в создании инновационных моделей. Следует отметить, что при таком подходе, в целом, усложняется модель регулирования развития транспорта, а внедрение технологических инноваций в большинстве организаций подразумевает значительное повышение затрат на развитие транспортной инфраструктуры. Также необходимо учесть, что уровень расходов на внедрение технологических инноваций в тех или иных регионах России различается в зависимости от общего уровня их развития (см. рисунок) [3].

Важный аспект Транспортной стратегии относительно инновационного развития транспортной системы России — курс на повышение экологичности и энергоэффективности транспорта, что предполагает изменение структуры топливно-энергетических ресурсов. В качестве примера экологических тенденций можно привести внедрение автомобильных каталитических устройств для очистки выхлопов от оксидов азота, выброс в атмосферу которых пагубно влияет на

озоновый слой, а также вызывает образование весьма токсичного «фотохимического смога» — настоящего экологического бедствия для всех индустриально развитых промышленных регионов. Интересное перспективное решение в данной сфере — оксокомплексный катализатор на блочном носителе для процесса селективного каталитического восстановления оксидов азота (SCR). В настоящее время



Затраты на технологические инновации в России:

- Центральный федеральный округ
- Северо-Западный федеральный округ
- Южный федеральный округ
- Северо-Кавказский федеральный округ
- Приволжский федеральный округ
- Уральский федеральный округ
- Сибирский федеральный округ
- Сибирский федеральный округ
- Дальневосточный федеральный округ

данное устройство, находится на стадии разработки в РГУ нефти и газа (НИУ) им. И.М. Губкина и на него должен быть выдан патент [4].

Кроме того, энергоэффективное развитие грузового транспорта подразумевает внедрение усовершенствованного двигателя, позволяющего комбинированно сжигать жидко и газообразное топливо. Как известно, при сжигании жидкого топлива образуется большее

количество продуктов неполного сгорания, чем при сжигании газообразного. Использование таких двигателей позволяет снизить не только выбросы вредных веществ в атмосферу, но и общие расходы на топливо. Причем мощностные и тяговые характеристики подобных комбинированных двигателей не хуже, чем у традиционных двигателей внутреннего сгорания.

Таким образом, внедрение инновационных моделей в логистическую систему поможет преодолеть инфраструктурные ограничения экономического развития в период реализации Транспортной стратегии, а также реализовать сбалансированное прогрессирование транспортной системы РФ и удовлетворить постоянно возрастающие потребности в транспортных услугах. Для долгосрочной государственной транспортной политики инновационные модели следует признать целевыми и в полной мере отражающими стратегические интересы страны. Переход от количественной к качественной модели развития транспортных систем на базе инновационных нововведенных технологий способствует повышению качества оказания транспортных услуг. Глобализация экономики и вступление России в ВТО интенсифицировали международную и внутреннюю конкуренцию в целом, а это, в свою очередь, приводит к необходимости повышения конкурентоспособности транспортной отрасли [5].

Для внедрения инновационных моделей с целью развития транспортной инфраструктуры следует обеспечить:

- доступность транспортных услуг для населения;
- повышение общего качества транспортных услуг;
- увеличение удельного веса внутренних перевозок;
- стимулирование инвестиций в транспортную отрасль;
- увеличение роли научно-технического обеспечения развития транспортной системы.

Вполне очевидно, что для динамичного роста экономики в области транспортной инфраструктуры необходимо задать основополагающие цели развития транспортной системы России на период до 2030 г. с учетом обеспечения вышеуказанных факторов для внедрения инновационных моделей. Для развития Транспортной стратегии государство должно создать такие условия, которые способствовали бы повышению конкуренции на национальном рынке и улучшения качества жизни населения, занятого в транспортном сегменте услуг. Подобные условия позволят превратить географические особенности России в ее конкурентное преимущество. Ниже перечислены главные цели развития транспортной инфраструктуры:

- создание единой транспортной коммуникации РФ на основе сбалансированной системы развития эффективного транспортного комплекса;

- общедоступность и гарантия качества услуг транспортной логистики в сфере грузоперевозок в соответствии с потребностями развития экономики России;

- общедоступность и гарантия качества услуг транспортной логистики для удовлетворения потребностей населения в соответствии со стандартами;

- создание прочной фундаментальной основы для соединения с мировым транспортным пространством, а также развитие транзитной системы грузоперевозок страны;

- увеличение степени безопасности транспортно-логистической инфраструктуры;

- обеспечение экологичности и энергоэффективности.

Необходимо выделить ряд задач, способствующих долгосрочному развитию транспортной инфраструктуры страны, в том числе:

- устойчивое развитие интегрированных систем транспортных коммуникаций тех или иных видов транспорта;

- создание скоростных и высокоскоростных систем движения с целью увеличения пропускной способности и скоростных параметров;

- формирование инновационного рынка конкурентоспособных комплексов транспортно-логистических услуг;

- разработка и внедрение инновационных технологий в транспортную систему, а также создание высокоинтеллектуальных транспортных структур с использованием системы ГЛОНАСС;

- разработка и применение стандартов в области социального транспорта;

- создание условий для обеспечения конкурентоспособности российской транспортной инфраструктуры на мировом уровне;

- грузоперевозка зарубежных владельцев для содействия развитию экспорта транспортно-логистических услуг;

- обеспечение безопасности транспортного комплекса посредством применения последних научно-технических достижений;

- создание условий для повышения узкой профессиональной квалификации сотрудников, а также вовлечение высокопрофессиональных кадров в сферу услуг транспортной логистики;

- использование двигателей комбинированного типа, а также экологически чистых топлив для минимизации негативного воздействия на окружающую природную среду;

- соблюдение законодательства в области обращения с отходами, образующимися в процессе оказания транспортных услуг, а также безопасное обращение, предупреждение и сокращение их образования и др.

Указанные цели и соответствующие им задачи направлены на развитие транспортной системы страны.

На основании анализа концепции Транспортной стратегии, можно сделать вывод о том, что ее основными ожидаемыми результатами должны стать:

- обеспечение инновационного развития экономики;
- повышение качества оказываемых транспортно-логистических услуг;
- применение последних научно-технических достижений на практике для повышения уровня безопасности транспортной инфраструктуры;
- разработка и применение интеллектуальных систем с глобальной навигационной системой ГЛОНАСС в транспортной инфраструктуре для планирования и управления транспортными потоками на транспортных узлах;
- максимальное ускорение процесса оказания транспортно-логистических услуг посредством внедрения инновационных моделей.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации». *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/
- [2] Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года». *КонсультантПлюс*. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99374/
- [3] *Федеральная служба государственной статистики*. URL: <http://www.gks.ru/>
- [4] *Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И.М. Губкина*. URL: <http://www.gubkin.ru/>
- [5] *World trade organization*. URL: <https://www.wto.org/>

Статья поступила в редакцию 15.09.2016

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Манукян Г.Г. Обзор транспортной стратегии Российской Федерации и динамика развития рынка транспортно-логистических услуг. *Гуманитарный вестник*, 2016, вып. 8. <http://dx.doi.org/10.18698/2306-8477-2016-08-380>

Манукян Гарик Гагикович — аспирант Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, генеральный директор ООО «Азимут плюс». Область научных интересов — логистика и оптовая торговля. e-mail: gar92ik@mail.ru

Review of the transport strategy of the Russian Federation and the dynamics of development of the transport and logistics service market

© G.G. Manukyan

"Azimuth plus" Ltd., Moscow, 109457, Russia

The article considers the main stages of the strategic development of the legal framework of transport infrastructure management and analyzes the transport segment of the market. There are a number of proposals for reducing costs and increasing the efficiency of Russian transport system. The problems determining development of transport and logistics service market are highlighted, measures for achieving the objectives and tasks of the transport strategy are proposed.

Keywords: *logistics, transport, economics, modernization, strategy, efficiency, development, market.*

REFERENCES

- [1] Rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 22.11.2008 № 1734-r (red. ot 11.06.2014) "O Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii" [Russian Federation Government Decree of 22.11.2008 no. 1734-r (amendment of 11.06.2014) "On the Transport Strategy of the Russian Federation"]. *KonsultantPlus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (accessed August 30, 2016).
- [2] Prikaz Mintransa RF ot 12.05.2005 № 45 "Ob utverzhdenii transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda" [Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of 12.05.2005 no. 45 "On approval of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period till 2020"]. *KonsultantPlus*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99374/ (accessed August 30, 2016).
- [3] *Federalnaya sluzhba gosudarstvennoy statistiki* [Federal State Statistics Service]. Available at: <http://www.gks.ru/> (accessed August 28, 2016).
- [4] *Rossiyskiy gosudarstvennyy universitet nefii i gaza (natsionalnyy issledovatel'skiy universitet) imeni I.M. Gubkina* [Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National Research University)]. Available at: <http://www.gubkin.ru/> (accessed August 30, 2016).
- [5] *World trade organization*. Available at: <https://www.wto.org/> (accessed August 24, 2016).

Manukyan G.G., Post-graduate student (Ph. D.), Plekhanov Russian University of Economics, General Director of "Azimuth plus" Ltd. Research interests: logistics and wholesale. e-mail: gar92ik@mail.ru