



Теоретико-методологические основы анализа проблем экономики транспорта

Г. Л. Илюхина

Аспирант,

kg19261421698@yandex.ru

Российский университет транспорта (МИИТ),

Москва, Россия

Аннотация: На сегодняшний день транспорт и логистика Российской Федерации оказались перед системным вызовом из-за двух главных моментов — непрекращающихся санкций западных стран и повышения глобальной международной конкуренции. Также в РФ появились значительные ограничения роста экономики, которые выражаются не вполне достаточным развитием логистической отрасли. В настоящее время имеются качественные и объемные характеристики транспортной области. В том числе, ее инфраструктура не дает эффективно и в нужном объеме решать задачи постоянно развивающейся экономики и удовлетворять спрос инновационного сектора на качественные логистические услуги. Все вышеперечисленные моменты требуют от логистики и транспорта Российской Федерации значительной перестройки.

Ключевые слова: логистика, транспорт, экономика, транспортная сфера, инфраструктура.

Theoretical and methodological foundations of the analysis of the problems of the transport economy

G. L. Ilyukhina

Postgraduate student,

kg19261421698@yandex.ru

Russian University of Transport (MIIT),

Moscow, Russia

Abstract: Today the transport and logistics of the Russian Federation is facing a systemic challenge due to such two main points, among them the incessant packages of sanctions of Western countries and the increase in global international competition. There are also significant restrictions on economic growth in the Russian Federation, which are expressed by the insufficient development of the logistics industry. Currently, there are qualitative and volumetric characteristics of the transport area. In particular, its infrastructure does not allow solving the tasks of a constantly developing economy efficiently and in the right volume and meeting the demand of the innovative sector for high-quality logistics services. All of the above points require significant restructuring of logistics and transport of the Russian Federation on the right rails.

Keywords: logistics, transport, economy, transport sector, infrastructure.

Стратегический план развития логистической сферы позволяет правильно и централизованно формировать необходимые направления, то есть сосредоточиться на тех моментах, которые сегодня действительно требуют особого внимания.

Совершенствование методов и форм управления оплаты труда, нормирования и организации на транспорте

Долгосрочное развитие транспортной системы Российской Федерации базируется на правильном прогнозе экономического и социального развития страны, вплоть до 2035 года, а также бюджетных посланиях Президента Федеральному собранию РФ. При этом также учитываются будущие законодательные и другие правовые нормативные акты в сфере государственной безопасности и обороны России, стратегические документы, которые показывают самые перспективные направления финансовой составляющей государства, в том числе и стратегические документы, которые в полной мере отражают самые перспективные направления развития Российской экономики, транспортной отрасли государства, а также отдельных видов пассажирского транспорта, перспективы развития логистической и транспортной сферы, перспективы международной логистической интеграции.

Следует помнить, что при разработке транспортной стратегии нужно учитывать положения Стратегии инновационного развития России вплоть до 2030 года; Стратегии развития металлургической области до 2030 года; Стратегии развития тяжелой промышленности до 2030 года включительно; Стратегии социально-экономического развития вплоть до 2030 года.

Эксперты отмечают такой важный момент: логистические компании РФ так или иначе привыкают к новым условиям хозяйствования. Однако остается все еще много вопросов по развитию логистики, которые еще предстоит решить.

Логистическая и транспортная область в целом, в том числе ряд ключевых областей, недополучает необходимые инвестиционные денежные средства, а также не имеет резервов устойчивости на длительное время. К таким ключевым транспортным областям относятся следующие: автомагистрали, водный транспорт, инфраструктура железных дорог Российской Федерации.

Не вполне достаточные вливания инвестиционных денежных средств в строительство инфраструктурных объектов в транспортной и логистической отрасли за последнее время привели к ухудшению их технического состояния (повышение износа, возрастная проблема транспортной инфраструктуры).

В России транспорт и логистика — одни из самых крупных основных отраслей финансовой сферы. Также транспорт является самым важным сектором социальной и производственной инфраструктуры.

В Российской Федерации на 2022 год имеется более 90 тысяч километров железных дорог, 640 тысяч километров воздушного пространства, 5 тысяч километров троллейбусных линий, 500 километров путей метро, 2,5 тысяч километров трамвайных линий, более 900 тысяч километров автодорог.

На автомобильные перевозки приходится более половины всех перевозимых грузов. Финансовые эксперты отмечают, что за последние десять лет удельный вес перевозок в процентном соотношении по железной дороге уменьшается, а автомобильным — увеличивается. Это информация говорит об увеличении конкурентоспособности автомобильной логистики в некоторых отделах рынка транспорта.

Хорошим подспорьем для развития логистической отрасли РФ стали федеральные целевые программы, которые начали проводиться с 2002 года.

Примеры таких программ:

- Федеральная программа под названием «Развитие логистической сферы Российской Федерации». Она проводилась в 2010—2015 года;
- Федеральная программа «Модернизация логистической системы РФ», которая успешно проводилась с 2002 по 2010 год.

В настоящее время главной проблемой транспортной сферы является недостаточная сбалансированность развития единой логистической системы. Можно выделить следующие отрицательные моменты. Если в целом брать всю территорию Российской Федерации, то существует неравномерность развития логистической инфраструктуры. Западные области России значительно превосходят в развитии восточные районы. Также районы Дальнего Востока в развитии отстают

от Сибири. На сегодня шесть субъектов РФ вообще не имеют сообщения по железной дороге с другими регионами государства. Логистическая инфраструктура развита в недостаточной мере, особенно в автомобильных перевозках. На 2022 год запросы российских транспортных компаний и простых граждан на автомобильные дороги значительно превышают уровень их развития. Автотрасс банально не хватает.

Вторая основная проблема — воздушный транспорт. Она выражается в маленьком количестве местных и региональных аэропортов. Также в РФ в отрасли логистики на 2022 год существует много «узких» мест на стыках отдельных типов транспорта, которые нужно незамедлительно решать.

Наблюдается большая неравномерность в масштабах и темпах развития различных типов транспорта. Например, на сегодняшний день в России существует значительное отставание в развитии внутреннего судоходства при повышенных темпах роста в автомобильном транспорте. Эксперты отмечают, что только из-за недостаточного развития логистики страны разработка полезных ископаемых на новых территориях значительно сдерживается, особенно на Дальнем Востоке и в Сибирском регионе.

За последние пять лет появились некоторые ограничения экономических связей в транспорте. Аналитики в экономических областях связывают это прежде всего с большим ростом транспортных тарифов за то же самое время. Это же обстоятельство оказывает отрицательное влияние на конкурентоспособность российского товара на внутреннем и международных рынках. Из-за значительного повышения транспортных тарифов ослабевают связи между разными областями России, а также снижается экономическая безопасность государства. Поэтому так важно предпринимать меры, направленные, если не на полную остановку, то хотя бы на замедление роста тарифов.

К сожалению, безопасность при перевозках в Российской Федерации остается не на совсем должном уровне, если сравнивать с западными странами.

Бюджетных субсидий, которые выделяются на потери логистических российских компаний, возникающие при государственном регулировании тарифов при перевозках грузов и пассажиров, хватает не в полном объеме.

Высоки траты транспортных компаний и государственных средств на ремонт автомобильной и железнодорожной инфраструктуры.

На сегодняшний день в РФ в большом количестве используются морально устаревшие транспортные технологии.

Низкая производительность труда в области транспорта России ведет в конечном счете к убыточности перевозок грузов и пассажиров.

В логистической сфере Российской Федерации на сегодня имеется недостаток квалифицированного персонала. Эксперты отмечают, что во многих случаях в высших учебных заведениях необходимо менять учебную программу.

В России значительный уровень загрязнения окружающей среды транспортными средствами.

При очень высоком транзитном потенциале на сегодняшний день довольно небольшой уровень экспорта логистических услуг. В Российской Федерации до сих пор качество логистических услуг уступает качеству услуг западных государств.

Основным инструментом механизма государственного регулирования транспортной и логистической области Российской Федерации является программно-целевой метод. В 2022 году реализуется более десятка целевых программ и подпрограмм.

Главные три особенности реализации в РФ программно-целевого способа регулирования государством:

- аналитики отмечают, для того чтобы еще больше повысить эффективность государственного регулирования при помощи программно-целевого метода, необходимо увеличить уровень взаимодействия Министерства иностранных дел Российской Федерации, Министерства финансов, Министерства экономического развития с Министерством транспорта России;
- постоянное развитие логистической области и ее модернизация носят комплексный характер.

Это обстоятельство (при программно-целевом методе государственного регулирования транспортной сферы) вынуждает органы исполнительной власти субъектов России и федеральные органы исполнительной власти непосредственно участвовать в процессе регулирования.

Для реализации программно-целевого метода нужны преобразования, изначально рассчитанные на долгое время. Данный метод необходим для изменения качественного состояния логистической области Российской Федерации, которое возможно только при значительной продолжительности реализации главных запланированных мероприятий и больших масштабах необходимых работ. Применение этого метода в логистической сфере не может быть без поддержки правительства РФ как в форме государственного регулирования, так и в виде прямых инвестиций.

Государственное регулирование в сфере логистики при помощи стратегического планирования следует проводить в определенной последовательности. Если все сделать правильно, то программно-целевой метод дает в конечном итоге мощный мультипликативный эффект в логистической сфере.

На 2022 год у правительства России имеется стратегический план функционирования и развития логистической области, который включает в себя следующие пункты:

- формирование рынка логистических услуг и развитие на нем такой конкуренции, когда каждый гражданин может выбрать самый лучший лично для него вид логистического обслуживания, при этом подобрать собственное сочетание цены и качества;
- перевод хозяйственной деятельности всех существующих российских логистических компаний на коммерческую основу.

К настоящему времени в Российской Федерации были сформированы главные механизмы государственного регулирования логистической отрасли:

- оказание государственных услуг в логистической сфере и управлении имуществом страны;
- лицензионная деятельность;
- надзорный и контрольный механизм в транспортной отрасли;
- правовой механизм;
- бюджетный механизм в логистической сфере;
- стратегическое планирование.

В развитых западных государствах регулирование логистической отрасли, которое бы соответствовало запросам экономики и проживающих на их территории граждан, — одна из главных задач институтов государственного управления. В подавляющем большинстве этих государств задачи формирования логистической сферы решались и решаются до настоящего времени при помощи национальных программ. Эти государственные программы устанавливают показатели развития и размер финансового обеспечения, что в итоге позволило правительствам зарубежных стран достичь успехов в логистической и транспортной области.

На сегодняшний день самым успешным опытом в логистической сфере являются:

- реформа воздушного транспорта в США в 1980—2022 гг.;
- реорганизация в Великобритании на железнодорожном транспорте;
- реформа в Новой Зеландии, которая в основном коснулась городского транспорта;
- реорганизация всей транспортной системы в Германии.

Германия лидирует среди всех стран по расходам на дорожную инфраструктуру — главному экономическому показателю. В этом государстве траты на одного немецкого жителя на дорожное хозяйство составляют более 400 долларов в год. Финляндия занимает второе место. На третьем месте — Италия. У Российской Федерации этот показатель равен 90 долларов на одного жителя в год. Также система национального управления дорожной инфраструктурой немецким правительством характеризуется высокой приспособляемостью и гибкостью. В Германии, в отличие от России, имеются более широкие полномочия у местной власти. Там данная власть поделена по федеральным землям. В Германии государственное управление дорожным хозяйством включает три уровня. Каждый из этих уровней по полномочиям сильно разграничен, все исполнительные функции прописаны в законодательных немецких актах.

В США успешные реформы в воздушном транспорте привели к тому, что цены на авиабилеты сократились в среднем на 30 процентов — это явный пример успешной реформы.

Классическим примером удачной, образцовой реорганизации городского транспорта можно считать реорганизацию, проведенную в Новой Зеландии. Благодаря грамотной реформе 1991 г. в последующие пять лет стоимость 1 поездки упала в два раза. Данная реорганизация городского транс-

порта заключалась в том, что вся логистика стала работать исключительно на принципах конкуренции, без муниципальных операторов. Если некоторые государственные операторы все же оставались на логистическом рынке услуг, то субсидии от правительства Новой Зеландии они получали без особых привилегий, на основе равенства с частными операторами (открытые тендеры). Это обстоятельство дало мощный импульс для развития городского транспорта страны.

Удачные реформы во всех развитых государствах имеют общие моменты: в целом изменяется распределение ролей между частным бизнесом и государством, в итоге меняются функции регуляторов и их структура. На сегодняшний день самое пристальное внимание зарубежными партнерами уделяется следующим видам транспорта: пригородному, городскому и железнодорожному. Однако и другие его виды также не остаются без внимания.

В последние десять лет усовершенствованию логистической области правительствами западных стран, в том числе и США, уделяется самое пристальное внимание, так как в современных реалиях дороги — это жизненно важные артерии для роста национальных экономик. В таких условиях логистическая область является определяющей национальной сферой, так как показывает мобильность рабочих, услуг, продукции, а также интенсивность хозяйственных связей.

Мировые экономические аналитики считают, что финансовые достижения стран упираются в инфраструктурные ограничения в виде невысокой пропускной способности портов, аэропортов и нехватки хороших автотрасс. Большие логистические проекты в западных государствах приносят как косвенную, так и прямую прибыль, при этом поток государственных инвестиций становится все меньше. Благодаря этому обстоятельству начинают работать новые формы процедур и организаций, соответственно заинтересованные в прибыли лица могут легально и на долевого основе финансировать этот проект.

Источники финансирования для потенциальных инвесторов:

- выдача займа для компаний, которые участвуют в проекте;
- хорошие условия для расчетов;
- предоставление нужных услуг и товаров;
- льготные налоги и иные платежи.

Сводятся к нулю законодательные и правовые ограничения на участие частных организаций в строительстве, финансировании, планировании, во владении, в техническом обслуживании транспорта и служб. На сегодняшнее время во всех развитых государствах частные проекты совместно с национальными получают большое значение как инструменты оказания общественных услуг. В то же самое время объем их работы ограничен государственными денежными вливаниями, которые преследуют инвестиционную цель.

В основном такая ситуация сложилась в самых развитых странах мира: США, Франции, Германии. Там все больше применяют инструменты частно-государственного партнерства для оказания логистических услуг. В государствах с переходной экономикой, хотя и в меньшей степени, также складывается такое положение дел.

Большинство мировых экономических аналитиков утверждают, что для получения концепции устойчивого развития и повышения качества жизни граждан нужно ввести идею точного баланса между экологическим, социальным, экономическим развитием и насущными потребностями граждан.

Более интенсивное применения транспортных средств, а также повышение грузооборота и перевозок создает необходимость выявления факторов, которые непосредственно влияют на устойчивость логистических систем.

Система факторов планомерного развития цепей поставок — главная основа для оценки логистической деятельности, а также создания определенных показателей и критериев. Учет факторов, которые были выявлены в процессе функционирования и проектирования логистических систем, даст возможность делать оценку цепей поставок на соответствие концепций планомерного и устойчивого развития уменьшению или исключению влияния вредных факторов на окружающую природу, поможет достигать поставленных целей, связанных с устойчивым развитием логистической отрасли, и создавать идеи для увеличения функционирования транспортных систем.

Список литературы

1. Акимов А.В., Бубнова Г.В. Логистика пассажирских перевозок на общественном транспорте для условий цифровой трансформации систем организации транспортного обслуживания. Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 4 (95). С. 62–73.
2. Балабанова А.В. Интеграционные процессы как тренд глобального общественного развития. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2019. Т. 18. № 4. С. 9–20.
3. Бубнова Г.В., Бореико А.Е. Актуальные задачи совершенствования регуляторной базы цифровой трансформации транспорта. В сборнике: Транспортное планирование и моделирование. Сборник трудов V Международной научно-практической онлайн-конференции. Москва, 2020. С. 14–17.
4. Морковкин Д.Е., Едигарева Ю.Г., Власов А.В. Сети 5G: их роль в развитии транспортных систем. путеводитель предпринимателя. 2020. Т. 13. № 2. С. 25–36.
5. Рудакова Е.Н., Панышин А.И., Власов А.В. Цифровизация как одна из тенденций развития транспорта и логистики в современных условиях. Путеводитель предпринимателя. 2021. Т. 14. № 1. С. 51–61.
6. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Экономическое влияние качества на изменение объема грузовых перевозок на рынке железнодорожного транспорта. Транспортное дело России. 2022. № 2. С. 41–43.

References

1. Akimov A.V., Bubnova G.V. Logistika passazhirskih perevozok na obshchestvennom transporte dlya usloviy cifrovoj transformacii sistem organizacii transportnogo obsluzhivaniya. Mir transporta. 2021. T. 19. № 4 (95). S. 62–73.
2. Balabanova A.V. Integracionnye processy kak trend global'nogo obshchestvennogo razvitiya. Uchenye zapiski Rossijskoj Akademii predprinimatel'stva. 2019. T. 18. № 4. S. 9–20.
3. Bubnova G.V., Borejko A.E. Aktual'nye zadachi sovershenstvovaniya regul'atornoj bazy cifrovoj transformacii transporta. V sbornike: Transportnoe planirovanie i modelirovanie. Sbornik trudov V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy onlajn-konferencii. Moskva, 2020. S. 14–17.
4. Morkovkin D.E., Edigareva YU.G., Vlasov A.V. Seti 5G: ih rol' v razvitii transportnyh sistem. putevoditel' predprinimatel'ya. 2020. T. 13. № 2. S. 25–36.
5. Rudakova E.N., Pan'shin A.I., Vlasov A.V. Cifrovizaciya kak odna iz tendencij razvitiya transporta i logistiki v sovremennyh usloviyah. Putevoditel' predprinimatel'ya. 2021. T. 14. № 1. S. 51–61.
6. Sokolov YU.I., Lavrov I.M. Ekonomicheskoe vliyanie kachestva na izmenenie ob»ema gruzovyh perevozok na rynke zheleznodorozhnogo transporta. Transportnoe delo Rossii. 2022. № 2. S. 41–43.