

## ПРОБЛЕМАТИКА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

*Свирина А.А., д.э.н., зав. кафедрой Экономики и управления Чистопольского филиала «Восток» КНИТУ-КАИ*

Одной из наиболее значительных проблем, препятствующих достижению определенных в Стратегии развития России до 2020 года показателей инновационно ориентированного экономического роста является крайняя поляризованность российской экономики. Согласно данным Минрегиона РФ до 73,9% вклада в экономический рост России вносят 4 из 93 субъектов Федерации – Москва, Санкт-Петербург и соответствующие области, тогда как роль прочих регионов существенно ниже. Это происходит вследствие воздействия ряда факторов, среди которых одним из наиболее существенных является нерациональная организация транспортно-логистической системы. Вследствие этого в стране, активно применяющей все виды транспорта (морской, речной, воздушный, автомобильный, железнодорожный и трубопроводный), не только отсутствует единая транспортная политика, что обусловлено диверсифицированной и зачастую противоречивой системой государственного регулирования транспорта и сопутствующей инфраструктуры (так, каждый вид транспорта регулируется отдельным ведомством, а согласование их интересов Министерство транспорта РФ проводит достаточно низко эффективно), но также существует ряд серьезных проблем стратегического развития, решение которых не представляется возможным без построения эффективной транспортно-логистической сети, что требует реализации научно обоснованного подхода к ее проектированию и построению. В настоящее время необходимо обозначить 4 таких проблемы.

Во-первых, ряд регионов Российской Федерации находятся в «дискретной» доступности: в ряде случаев в течение периода, который может достигать несколько месяцев, транспортное сообщение с населенными пунктами полностью отсутствует (примером последствий может служить тот факт, что после катастрофы Ан-12 в Магаданской области в г. Билибино были полностью раскуплены продукты питания, так как авиасообщение являлось единственным транспортным коридором между Билибино и Комсомольском-на-Амуре). В других случаях межрегиональное транспортное сообщение бывает ограничено в течение нескольких месяцев по природным (так, федеральная трасса М-53 регулярно закрывается весной и осенью по причине разлива сибирских рек) или экономическим причинам (в течение месяца осенью и весной каждого года в России вводится дополнительный сбор за проезд грузового транспорта по автомобильным дорогам в размере до 25 евро за километр пути), при этом дублирующих транспортно-логистических маршрутов, как правило, не предусмотрено, что приводит к существенным затруднениям в экономической деятельности субъектов, расположенных на временно изолированных территориях. Во-вторых, невозможность использования ресурсного потенциала из-за отсутствия транспортно-логистической инфраструктуры, ярким примером которого являются многократное откладывание освоения «Газпромом» Ковыктинского месторождения, которое происходит в результате отсутствия у данной компании достаточных внутренних ресурсов для создания собственной транспортно-логистической инфраструктуры, тогда как государство также не предпринимает действий по ее созданию. Аналогичная ситуация складывается в сельском хозяйстве, объемы производства в котором также сокращаются вследствие отсутствия во многих регионах транспортно-логистической инфраструктуры, позволяющей эффективно развивать сельское хозяйство. Таким образом, освоение регионального потенциала развития в указанных случаях откладывается. В-третьих, концентрация ресурсов в столичных агломерациях приводит к созданию в них «узких» мест в транспортно-логистической инфраструктуре, которые препятствуют эффективному развитию столичных территорий. Так, Москва является одной из самых «медленных» европейских и мировых столиц (средняя скорость передвижения в центре Москвы в 2011 году составила 16,3 км/ч, что на 15% ниже, чем в 2010 году). В результате перегрузки транспортной сети в

столичных агломерациях и обусловленного этим нерационального использования временного ресурса происходит существенное снижение валового регионального продукта относительно его возможного значения, что приводит к снижению темпов экономического роста в столичных центрах развития. Наконец, в-четвертых, отсутствие рациональной организации транспортно-логистической сети приводит к необходимости продолжения содержания северных городов, в том числе расположенных на вечной мерзлоте вместо перехода к принятой в мире практике освоения таких территорий вахтовым методом. При этом, например, годовое содержание которых только Норильска и прилегающих районов ежегодно обходится на 146 910 000 евро дороже, чем содержание аналогичной агломерации в Красноярском крае. В то же время, несмотря на явную экономическую эффективность, программы расселения северных городов (первая из которых была принята в 1993 году) не выполняются – в том числе вследствие отсутствия необходимой транспортно-логистической инфраструктуры для обеспечения высокого качества жизни населения расселенных территорий и сохранения рабочих мест в зонах Крайнего Севера с использованием вахтового метода. Таким образом, необходима научно обоснованная деятельность по решению данных проблем посредством эффективного развития транспортно-логистической инфраструктуры.

При формировании соответствующей научной платформы необходимо принимать во внимание значительное количество факторов, определяющее товарно-материальные и сопряженные с ними транспортные потоки в долгосрочной перспективе. Указанные факторы включают как экономические (потребность юридических и физических лиц в товарах и услугах, рост количества хозяйствующих субъектов, численности населения и т.п.), так и социальные (направления маятниковой и внутренней миграции, доступность объектов социальной инфраструктуры и т.п.), что усложняет обеспечение точности и достоверности при прогнозировании потоков, необходимом для рационального построения транспортно-логистической сети на уровне регионов и макрорегионов.