



Направления развития мировой транспортной системы и логистики



Сергей ВЛАДИМИРОВ

Sergey A. VLADIMIROV

On Main Directions of Development of the Global Transport System and Logistics

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 15)

В статье на основании опыта ведущих стран и реального состояния отечественного транспорта обоснованы направления развития мировой и отечественной транспортной систем, их взаимозависимости, дана оценка существующим тенденциям к глобализации и интеграции международных рынков перевозок, логистических процессов. Применительно к обновленной транспортной стратегии РФ автор называет три прогнозных сценария, из которых выделяет инновационный, а к нему формулирует требования, призванные мобилизовать ресурсы российской транспортной системы.

Ключевые слова: мировая транспортная система, тенденции развития, стратегия, виды транспорта, конкуренция, инновации, макроэкономика, качество, эффективность.

Владимиров Сергей Арсеньевич – академик РАН, доктор экономических наук, профессор кафедры общего менеджмента и логистики Северо-Западного института управления Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Санкт-Петербург, Россия.

Транспорт – третья ведущая отрасль материального производства. Он обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, осуществляет перевозки грузов и пассажиров, является основой географического разделения труда, способствуя специализации и кооперированию предприятий, отраслей, районов и стран. Без транспорта было бы невозможно преодоление территориального разрыва между производством и потреблением товаров и услуг [1]. Транспорт подразделяют на сухопутный (железнодорожный и автомобильный), водный (морской и речной), воздушный, трубопроводный и электронный (линии электропередачи).

Автомобильный транспорт с середины XX века стал ведущим среди видов сухопутного транспорта. Протяженность его сети достигла 27,8 млн км, причем около 1/2 приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. Автомобильному транспорту принадлежит также первенство в объеме пассажирских перевозок – 82% мирового объема.

Железнодорожный транспорт уступает автомобильному по объему перевозимых

грузов (9% мирового объема). Мировая его сеть составляет 13,2 млн км при значительной неравномерности размещения. Хотя железные дороги имеются в 140 странах мира, более 1/2 их общей длины приходится на «первую десятку»: США, Россию, Канаду, Индию, Китай, Австралию, Аргентину, Францию, ФРГ и Бразилию.

Трубопроводный транспорт развивается благодаря быстрому росту добычи нефти и природного газа и тому территориальному разрыву, который существует между главными районами их добычи и потребления. Его доля – 11% от объема мирового грузооборота при протяженности сетей более 2 млн км.

Водный транспорт прежде всего характеризуется выдающейся ролью морского транспорта. На него приходится 62% мирового грузооборота, он обслуживает около 4/5 всей международной торговли. Морские суда транспортируют главным образом массовые грузы, но «контейнерная революция» привела к быстрому росту перевозок и генеральных грузов – готовых изделий и полуфабрикатов. Общий тоннаж торгового флота ныне превышает 456 млн т.

Внутренний водный транспорт – старейший вид перевозок. Сейчас он занимает по длине сети последнее место в мировой транспортной системе. Развитие и размещение его в первую очередь связано с природными предпосылками – наличием рек и озер, пригодных для судоходства. Амазонка, Миссисипи, Волга, Обь, Енисей, Янцзы, Конго имеют большую пропускную способность, чем самые мощные железнодорожные магистрали. По грузообороту внутренних водных путей выделяются США, Россия, Канада, ФРГ, Нидерланды, Бельгия, а также Китай.

Воздушный транспорт играет важную роль в международных пассажирских перевозках. Его преимущества кроме скорости – качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы. Сеть регулярных авиалиний теперь опоясывает весь земной шар. Ее опорные точки – более 5 тысяч аэропортов. Главные воздушные державы мира – США, Рос-

сия, Япония, Великобритания, Франция, Канада, ФРГ.

МИРОВАЯ СИСТЕМА ПЕРЕВОЗОК

Все пути сообщения, транспортные предприятия и транспортные средства в совокупности образуют мировую транспортную систему. Она сформировалась в XX веке и испытывает на себе сильное воздействие НТР, что выражается в «разделении труда» между отдельными видами транспорта, увеличении пропускной способности используемых путей, появлении принципиально новых транспортных средств, например, сверхскоростных поездов на воздушной подушке.

Объем и структура транспортных перевозок, как правило, отражают уровень и структуру экономики, а география сети и грузопотоков – размещение производительных сил. Количественными показателями транспортной системы являются: протяжённость путей сообщения, численность занятых, грузо- и пассажирооборот. Во-первых, это относится к мировой транспортной сети, общая протяженность которой превышает 50 млн км. Во-вторых, к транспортным средствам: перевозки грузов по железным дорогам осуществляют более 210 тыс. локомотивов и миллионы железнодорожных вагонов, по автодорогам – свыше триллиона автомобилей, по морским трассам – более 90 тыс. судов, а по воздушным трассам – более 30 тыс. рейсовых самолетов. Общая грузоподъемность всех перевозочных средств уже превысила 2,0 млрд тонн. В-третьих, транспорт ежегодно перевозит свыше 110 млрд тонн грузов и более триллиона пассажиров. Численность занятых в системе превышает 100 млн человек.

Основные параметры мировой транспортной системы. Изменение транспортной ёмкости мирового хозяйства характеризуется известной устойчивостью в послевоенный период: и суммарный грузооборот, и общий пассажирооборот росли примерно такими же темпами (с некоторым отставанием), как и общий валовой продукт, рассчитанный в неизменных ценах. За это время удельный мировой грузооборот на 1 т произведенной





продукции вырос на 1/3, а душевой грузооборот и километрическая подвижность населения – в 3,5–4 раза.

Общая протяженность транспортной сети по видам путей сообщения в последние десятилетия стабилизировалась, в то же время происходит ее качественное изменение: растет протяженность электрифицированных и скоростных железных дорог, автомагистралей с усовершенствованным покрытием, трубопроводов крупного диаметра. Велика масштабность выполняемой работы: душевой оборот достиг 3,4 тыс. пассажиро/км, объём перевозок вырос более чем в 7 раз, а к 2020 году вырастет еще в 1,2–1,3 раза.

Происходит интенсивное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Так, в грузообороте соотношение между железнодорожным и его главным конкурентом автомобильным транспортом изменилось с 4:1 до 1,2:1, с последующим ростом-превышением доли автотранспорта. Доля трубопроводов выросла с 4,2% до 12,8%. В пассажирообороте воздушный транспорт приблизился к уровню железнодорожного – соответственно 10 и 10,2% и готов его превзойти.

Огромное влияние на развитие всех видов транспорта оказала «контейнерная революция», в результате которой транспортировка грузов осуществляется в металлических ёмкостях – контейнерах. Появились новые транспортные средства – контейнеровозы и специальные перегрузочные станции – терминалы. Это позволило повысить производительность труда на транспорте в 7–12 раз.

Мировая транспортная система неоднородна, в ней можно выделить зоны экономически развитых и развивающихся стран, несколько региональных систем: Северной Америки, зарубежной Европы, СНГ, Азии, Латинской Америки, Австралии. При этом длина транспортных сетей развитых стран составляет 81% от общей мировой и на них приходится 78% мирового грузооборота и примерно 80% его стоимости, а доля в пассажирообороте – еще выше. Густота транспортной сети в большинстве

развитых стран – 50–60 км на 100 км территории, в развивающихся – 5–10 км. В экономически развитых регионах сосредоточено более 80% мирового автомобильного парка, почти 2/3 всех портов, осуществляется 3/4 мирового грузооборота.

С момента зарождения транспорт оказывал сильное влияние на окружающую среду. Главными загрязнителями атмосферы являются автомобильный, воздушный и железнодорожный транспорт, эти виды создают также «шумовое загрязнение» и требуют больших площадей для сооружения магистралей, заправочных станций, стоянок, вокзалов и т.д. (за исключением воздушного). Водный транспорт главным образом служит источником загрязнения нефтепродуктами океанов и внутренних вод.

Современные процессы урбанизации находятся в сложной зависимости с развитием городских и пригородных пассажирских сообщений. За последние 25 лет процесс субурбанизации привел к сокращению доли поездок в центры городов из пригородов США с 35 до 10%. В среднем по странам Европейского союза 50% перемещений в городах совершается в легковых автомобилях, 12% пешком, 20% – автобусом, трамваем, метрополитеном, 15% – на велосипедах и мопедах, 3% – городской железной дорогой. По подсчетам специалистов развитие средств информатики и связи снижает потребность в деловых поездках на 20–25%, бытовых поездках – даже на 50%.

Особую часть мировой транспортной системы составляют транспортные коридоры и узлы. В число международных транспортных коридоров входят также экспортные и транзитные магистральные трубопроводы. Создавшиеся в конце прошлого века транспортные коридоры, проходящие через территории нескольких стран, объединяют сразу несколько видов транспорта. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой.

Перспективной тенденцией стало сращивание транспортных и экспедици-

онно-распределительных предприятий. В узлах, обеспеченных надежными и скоростными транспортными связями – воздушными и морскими контейнерными линиями, создаются крупные специализированные транспортно-распределительные центры международного значения (Париж, Марсель, Франкфурт-на-Майне, Мюнхен и др.).

В транспортной системе узлы имеют функцию регулирующих клапанов. Сбой в работе одного такого клапана может привести к проблемам для всей системы. Крупные транспортные узлы всегда являются крупными городами, потому что притягивают торговлю, здесь удобно развивать промышленность, да и сами транспортные терминалы предоставляют немало рабочих мест. Очень многие города возникли на пересечении наземных или водных путей, то есть как транспортные узлы.

Воздействие государства на развитие и функционирование транспорта имеет свои цели. Он широко используется как орудие региональной политики. В условиях усиления избыточности и противоречивости процессов развития усиливаются протекционистские и дискриминационные экономические, фискальные и правовые меры государства, направленные на смягчение конкуренции и защиту национальных транспортных компаний. В частности, это касается использования «своих» транспортных средств для расширения «невидимого» экспорта (перевозки грузов иностранных фрахтователей и т.д.). Или взять «дерегулирование» воздушного транспорта в США, появление чартерных авиакомпаний-аутсайдеров, которые обостряют конкуренцию на воздушном фрахтовом рынке, ведут к снижению коммерческой загрузки самолетов. «Война флагов», политика попустительства по отношению к флагам «удобств» вызывают дезорганизацию фрахтового рынка, ведут к недогрузке тоннажа. Из 690 млн т дедвейта мирового флота около 180 избыточны (из них 80 млн т – на приколе), даже суда-контейнеровозы используются лишь на 60–65%.

Ужесточение природоохранных предписаний и мер значительно усиливает

избыточность транспортных мощностей и удорожает транспортный процесс. С учетом дороговизны территории более 10 млн т танкерного ресурса используется в качестве плавучих нефтяных ёмкостей-складов в прибрежных водах ряда стран (например, Японии). Выполняют танкеры и роль зернохранилищ в акваториях портов развивающихся стран в связи с тем, что местное складское хозяйство не подготовлено к столь быстрому росту ввоза зерна.

Переплетение подобных факторов вызывает сложное и противоречивое влияние на развитие мировой транспортной системы. С одной стороны, общая тенденция – ускорение транспортного процесса: скоростные железные дороги, контейнерные сообщения, быстроходные специализированные суда, с другой – снижение ходовых скоростей судов, чтобы поглотить избыточность тоннажа, снижение скоростей и на других видах транспорта с целью уменьшения энергозатрат. Противоречивые и взаимодополняющие тенденции – формирование мощных полимагистралей, транспортных коридоров для повышения эффективности транспортного процесса. С другой стороны, дисперсия транспортных потоков, строительство сравнительно мелких высокоспециализированных транспортных средств, контейнеров с четкой «адресностью» назначения, развитие фидерных путей сообщения, обеспечивающих подвоз-развоз.

Обостряются противоречия между развитием подвижного состава и постоянных устройств, между линейными и узловыми элементами системы. Возможности портов обычно отстают от перевозок, образуются иерархические системы портов с целью концентрации капиталовложений, в то же время усиливается конкуренция между ними. Возникают диспропорции между портами стран-отправителей и портами стран-получателей. Отсюда – усиление тенденции избежать портовых устройств, организовать бесперегрузочные системы (суда «река-море», баржевозы, паромы, накатные суда и т.д.). Крупной проблемой мирового значения оставалось до последнего времени отсутствие глубоко-





водных портов на Атлантическом побережье США (они принимали суда до 70 тыс. т). Далеко идущие последствия вызывает то обстоятельство, что доля развивающихся стран в мировом морском тоннаже — всего 25%, тогда как в мировом отправлении грузов — более 50%.

Одна из причин избыточности транспортных мощностей — обострение конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом (в США затраты у автотранспорта — 60%, тогда как доля в грузообороте — 26%, а доля в энергопотреблении транспорта — 85%). От «перехвата» грузов автомобильным транспортом и от «вторжения» автомобиля в сферу железных дорог экономика США теряет, по некоторым подсчетам, около 2 млрд долл. в год.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части людей с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающее эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение. Городской транспорт субсидируется в основном государством, региональными и местными органами власти. Однако их участие в этом различно. В одних странах государственные инвестиции обеспечивают всю сумму единовременных и текущих затрат (Бельгия, Голландия), в других они практически не используются (Канада, Дания, Великобритания).

Эти типичные для современной и перспективной транспортной ситуации тенденции и процессы, тесно взаимодействующие с процессом мирового развития, требуют тщательного исследования на междисциплинарном уровне. Между тем, общий уровень изученности мирового транспорта как системы стал снижаться.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ

В Российской Федерации транспорт тоже является одной из базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, служат неотъемлемым условием ее территориальной целостности, единства экономического пространства. Они связывают Россию с мировым сообществом, помогают ее интеграции в глобальную экономическую систему.

О месте и значении транспорта свидетельствуют, помимо прочего, его удельный вес в основных производственных фондах страны (в 2012 году — 29 процентов), существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (в 2013 году — 9 процентов), инвестициях на развитие отраслей экономики (в 2013 году — 11,4 процента) и численности занятых работников (в 2013 году — 6,8 процента), а также в потреблении энергоресурсов, металла и ряде других показателей, характеризующих отечественную экономику.

Наличие транспорта среди приоритетных отраслей подчеркивает меру его пристрастия к решению острейших проблем дня. Российская экономика со всеми подведомственными ей секторами оказалась перед системным вызовом, характер и уровень которого определяются сочетанием трёх фундаментальных факторов.

Первый фактор — усиление глобальной конкуренции. Второй — возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Третий фактор — исчерпание источников дохода экспортно-сырьевого типа, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объёмные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи современной экономики.

Основные общесистемные проблемы транспортной отрасли: наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов; недостаточное качество транспортных услуг; низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала; определенный дефицит транспортной безопасности; усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Еще одной серьезнейшей проблемой остается недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как названными уже причинами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров нашей страны не обеспечивают их конкурентоспособность. Более того, интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет лишь к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Анализ мировых тенденций показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций. Выявленные особенности развития транспорта свидетельствуют, что закончен период протекции по отношению к тем или иным его видам и перевозчикам. На современном этапе мировая транспортная система характеризуется большой зависимостью от информационных технологий и развивает-

ся по следующим направлениям: увеличение пропускной способности транспортных путей, повышение безопасности движения, появление принципиально новых транспортных средств, увеличение их вместимости и грузоподъемности, скорости передвижения, своевременности, ритмичности и экологичности функционирования. Новые требования клиентуры к качеству транспортного обслуживания отодвигают затраты на второй план.

Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства; рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Как естественный результат — развитие транспортной инфраструктуры нового типа: транспортно-складские и товаротранспортные комплексы, которые образовали объединенную систему взаимодействия; транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы.

Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. На меняющемся фоне усиливаются требования к экологичности технологий. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

В долгосрочной перспективе ожидается дальнейшее развитие НТП на транспорте. Структура сети путей сообщения претерпит существенные изменения. Научно-технический прогресс позволит существенно улучшить экономические показатели, повысить качество обслуживания клиентуры и безопасность движения. Намечаются широкое использование маркетинга, изучение спроса, введение учета потребностей, применение моделирования и т.д. Ожидается освоение на всей сети компьютерной системы Райлинка (соединяющей между собой



железные дороги, клиентов и банки) или другой аналогичной ей электронной системы коммерческих обменов. Протяженность малодеятельных и нерентабельных железнодорожных линий и участков будет сокращаться. В то же время предполагается сооружение ряда новых, в основном скоростных трасс. Предстоит также продолжить работу по обеспечению совместимости информационных систем, чтобы связать между собой национальные компьютерные сети.

Существенные изменения произойдут в парке транспортных средств. Их численность несколько возрастет, и заметно увеличится доля прогрессивных видов тяги. Повысится доля специализированного подвижного состава, его грузоподъемность и удельная мощность. Уже сейчас учеными и изобретателями разработан инновационный транспорт, поражающий воображение. Представьте, что более чем миллиард автомобилей, которые путешествуют по всему миру, работают без вредных выбросов в течение 100 лет и только на 8 граммах топлива каждый! В США, к примеру, создается новый тип автомобильных двигателей из одного из самых плотных материалов, известных в природе — тория, имеющего огромный потенциал производства тепла за счёт использования лазерных нанотехнологий.

Безусловно перспективными инновационными транспортными средствами являются сделанные из сверхпрочных материалов и имеющие архисовременную электронную начинку дирижабли, подводные круизные и грузовые корабли (особенно для Арктики), струнный транспорт, частные космические аппараты вплоть для туров на Луну и Марс [2].

НОВАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ СТРАТЕГИЯ

При переходе к интенсивному, инновационному, социально ориентированному типу развития Россия стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует активной позиции государства по созданию условий для повышения уровня транспортных услуг, снижения совокупных издержек

общества, зависящих от транспорта, роста конкурентоспособности отечественной транспортной системы и качества жизни населения через доступ к безопасным комфортным транспортным услугам, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития отрасли, превращения географических особенностей страны в ее конкурентное преимущество.

Новая редакция транспортной стратегии РФ на период до 2030 года утверждена распоряжением правительства от 11 июня 2014 года № 1032-р. Она подготовлена с учётом стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, стратегии развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности, стратегии развития судостроительной промышленности, транспортного машиностроения, авиационной промышленности, автомобильной промышленности и других отраслевых стратегий в сфере индустрии, энергетики, лесного комплекса и сельского хозяйства, стратегии социально-экономического развития регионов России. При этом оптимальным для увязки стратегии развития транспортной системы с региональными приоритетами признан уровень федерального округа.

Цели современной транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе транспортно-экономического баланса страны, предусматривающего гармоничное опережающее развитие эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объёма и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, удовлетворение в полном объёме его растущих потребностей в передвижении, ликвидация ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта;

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны — формирование транспортной инфраструктуры мирового уровня и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны;

- повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы — обеспечение эффективной работы аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб и повышение уровня мобилизационной готовности — создание необходимых условий для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в реализации транспортной стратегии. Основными направлениями здесь для отдельных видов транспорта являются:

- в сфере железнодорожного транспорта — развитие скоростного (160–200 км/ч) и высокоскоростного (250–350 км/ч) пассажирского движения;

- с позиций автодорожной инфраструктуры — достижение соответствия между спросом и предложением пропускной способности дорожной сети в условиях роста парка транспортных средств, исходя из перспективного уровня автомобилизации страны: порядка 80 автомобилей на 100 домохозяйств (300 автомобилей на 1000 жителей);

- в сфере воздушного транспорта — создание систем охраны контура аэродромов и посадочных глиссад;

- в сфере морского транспорта — внедрение систем автоматизированной проводки судов с использованием спутниковых навигационных систем и созданием электронных карт внутренних водных путей;

- в области трубопроводного транспорта — развитие трубопроводной транспортной инфраструктуры в восточных регионах в соответствии с приоритетами надежного газоснабжения российских потребителей и диверсификации экс-

порта энергоносителей с учетом требований законодательства по охране природы; увеличение пропускных возможностей Балтийской трубопроводной системы до 62 млн тонн нефти в год [4].

Исходя из прогнозов возможных тенденций и ориентиров подъёма российской экономики и преобразования социальной сферы можно предложить три сценарных варианта будущего транспортной системы страны: инерционный, энерго-сырьевой, инновационный.

Инновационный тип экономического роста, *который во всех смыслах предпочтительнее*, выдвигает новые требования к транспорту и основным параметрам его развития с учетом следующих обстоятельств:

1. При сохранении главных функций транспортной системы (инструмент единства национальных товарных рынков и взаимосвязи регионов; фактор, создающий и организующий единое экономическое пространство; источник развития территориального разделения труда и реализации сравнительных конкурентных преимуществ; условие обеспечения безопасности страны; средство перемещения и роста подвижности населения) масштабы, направления и стратегия развития транспорта должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития страны в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие отраслей и производств, социальной сферы и потребительского рынка.

2. В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой и информационной сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Особая его роль определяется тем, что благодаря транспорту структурируется рыночная экономика, формируется единое экономическое пространство.

3. Проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики России — ключевая на современном этапе. Речь может идти об использовании ее транзитного потенциала, связанного с особым географическим положением





страны как естественного транспортного коридора, соединяющего Европейский, Азиатско-Тихоокеанский регионы и Америку (прежде всего создание надёжного и эффективно действующего механизма перевозок между Европой и Азией по Транссибирскому маршруту, воссоединённому с Транскорейской железной дорогой и магистралями Монголии в качестве одного из основных маршрутов доставки контейнеров из Китая в Европу, а в перспективе строительство Азиатско-Тихоокеанской железнодорожной магистрали: Сингапур – Бангкок – Пекин – Якутск – тоннель под Беринговым проливом – Ванкувер – Сан-Франциско); повышении уровня безопасности транспортной системы; снижении вредного воздействия транспорта на окружающую среду [5].

4. Наметившаяся за последнее время открытость национального транспортного рынка предъявляет новые требования к уровню конкурентоспособности транспорта. Со всей очевидностью обнаруживаются ограничения, связанные с неразвитостью единой транспортной системы, разногласиями в налоговой, тарифной, инвестиционной политике, что свидетельствует об отсутствии единой транспортной политики, эффективных механизмов ее формирования и реализации [6].

5. В современной транспортной системе особое место занимает пространственная мобильность населения, которая пока не адекватна не только требованиям инновационного сценария экономического роста, но и потребностям рыночной экономики. Исследования показывают, что в целом мобильность населения в России существенно ниже, чем в странах с развитой рыночной экономикой. Согласно оценкам, до 1/3 регионов находится за чертой бедности, их жители не имеют экономических возможностей покинуть эти места, что, в частности, может служить объяснением тому, почему не наблюдается сближения регионов по уровню доходов [7].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная система Российской Федерации является частью мировой транспортной системы. В ближайшие годы в нашей стране могут возникнуть серьезные инфраструктурные ограничения транспортной доступности отдельных регионов и товародвижения в международных и внутренних перевозках. Возможна потеря отдельных перспективных мировых товарных рынков. Транспортная система может стать фактором торможения экономического роста.

Реализация обновленной транспортной стратегии Российской Федерации, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества поможет, надо полагать, обеспечить наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития страны, решения отмеченных в статье системных социально-экономических проблем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мишарин А. С. Транспортная стратегия Российской Федерации: цели и приоритеты // Инновационный транспорт. – 2015. – № 1. – С. 3–7.
2. Бондур В. Г., Лёвин Б. А., Розенберг И. Н., Цветков В. Я. Космический мониторинг транспортных объектов: Учебное пособие. – М.: Издательство Московского государственного университета путей сообщения, 2015. – 72 с.
3. Лёвин Б. А., Круглов В. М., Матвеев С. И. и др. Геоинформатика транспорта // Международный журнал экспериментального образования. – 2015. – № 3–2. – С. 223.
4. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А., Фортов В. Е. Научное обеспечение инновационного развития и повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта: Коллективная монография членов и научных партнёров Объединенного ученого совета ОАО «РЖД» / Под ред. Б. М. Лапидуса. – М.: Mittel Press, ISBN978–5–905823–36–7. – 288 с.
5. Барышников С. О., Разухина А. А. Алгоритм оптимального планирования работы портовых перегрузочных машин // Морское образование: традиции, реалии и перспективы: материалы научно-практической конференции. 31 марта 2015 г. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2015. – Т. 2. – 292 с. – С. 7–14.
6. Владимиров С. А. О показателе эффективности инвестиций // Финансы. – 2002. – № 6. – С. 73.
7. Горбунов А. А. Транспорт – механизм развития региона // Обозреватель – Observer. – 2014. – № 7. – С. 78–83. ●

Координаты автора: **Владимиров С. А.** – ideal_ideal@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 25.11.2015, актуализирована 09.06.2016, принята к публикации 10.06.2016.