УДК 338.47

DOI: 10.21779/2500-1930-2018-33-3-36-40

Т.А. Камалова

Пути повышения эффективности работы транспортного комплекса

Дагестанский государственный университет; Россия, 367001, г. Махачкала, ул. М. Гаджиева, 43а; kamalova05@mail.ru

Дан анализ состояния транспортного комплекса Российской Федерации, и в частности Республики Дагестан. На современном этапе развития экономики необходимы активные преобразования, которые позволили бы стабильно развиваться всей экономике. На основных мировых рынках происходит усиление конкуренции, становится невозможным интенсивное развитие экономики путем увеличения экспорта полезных ископаемых. Важным направлением социально-экономического развития Российской Федерации является реформирование транспортной системы. Уникальное географическое положение Республики Дагестан, наличие железнодорожных и автомобильных магистралей, Махачкалинского морского торгового порта, узлового аэропорта «Уйташ» создают преимущества и предпосылки для дальнейшего развития. Однако транзитный потенциал республики используется не полностью. Необходимо реализовать имеющийся потенциал путем создания транспортно-логистических центров.

Ключевые слова: *транспортная инфраструктура, грузопоток, кластер, логистическая система, «Каспийский ХАБ».*

Транспортный комплекс Российской Федерации обеспечивает территориальное единство и целостность экономического пространства. Транспортные коммуникации объединяют между собой различные регионы и нашу страну с мировым сообществом, интегрируя Россию в глобальную экономическую систему. Экспортные операции и транзитные перевозки позволяют России получать немалый доход в силу своего геополитического положения [1].

На современном этапе развития экономики необходимы активные преобразования, которые позволили бы ей стабильно развиваться. На всех основных мировых рынках происходит усиление конкуренции, становится невозможным интенсивное развитие экономики путем увеличения экспорта полезных ископаемых. Важным направлением социально-экономического развития Российской Федерации является реформирование транспортной системы. Развитию национальной экономики препятствует несоответствие существующей системы и темпов ее роста потребностям народного хозяйства. Анализ экономических показателей, характеризующих состояние транспортной системы, свидетельствует о низкой эффективности ее деятельности [2].

Географическое положение страны обуславливает следующие проблемы развития транспортного комплекса:

- огромные территории с крайне низкой заселённостью;
- неравномерное распределение промышленных комплексов, затрудняющее создание и эффективную работу логистических систем;
- низкая производительность труда и устаревшая материально-техническая база, снижающие конкурентные возможности отечественных предприятий.

Разрешение вышеперечисленных проблем может быть достигнуто комплексно, путем реформирования всех секторов экономики с опережающим развитием транспортной отрасли, являющейся локомотивом развития всего народного хозяйства [3].

В качестве главного направления государственной политики РФ в отношении транспортной отрасли рассматривается использование инновационных подходов в решении существующих проблем, что обеспечит внедрение новых технологий, совершенствование основных фондов, кардинально улучшит транспортные связи между субъектами внутри страны и будет способствовать интеграции с транспортными системами других стран. Для достижения этой цели необходимо широко использовать разнообразные инновационные решения [4].

Главной целью Государственной программы «Развитие транспортной системы» является решение транспортных проблем. Эта программа рассматривает роль и место транспорта в решении приоритетных задач развития Российской Федерации на период до 2020 года. Программа предусматривает следующий комплекс мер:

- снижение транспортных расходов;
- повышение скорости товаропотоков;
- совершенствование транспортного обслуживания населения;
- усиление конкурентоспособности российского транспортного комплекса на международном рынке;
- обеспечение безопасности и устойчивой работы транспортного хозяйства [5].

В сложных внешнеполитических и экономических условиях транспортная система страны в 2016 г. работала устойчиво, в основном удовлетворяя потребности в транспортных услугах. Объем перевозок грузов вырос в 2016 г. (по сравнению с 2015 г.) на 6,5 млрд тонн, что на 1,7 % выше, чем в 2015 г. Грузооборот составил 2,7 трлн т-км. Объем перевалки грузов в российских морских портах в 2016 г. вышел на новый рекордный уровень, превысив 720 млн тонн. Это на 7 % выше, чем в предыдущем году.

Снижение пассажирооборота на международных воздушных линиях в 2016 г. на 13 % (по сравнению с 2015 г.) привело к уменьшению пассажирооборота транспорта общего пользования на 2 %. Это объясняется отсутствием воздушных сообщений с Египтом и Украиной. Воздушные сообщения с Турцией возобновились только в конце сезона [6].

Большое значение для транспортной системы России имеет создание Махачкалинского транспортно-логистического узла, который позволит создать на Каспийском море транспортный комплекс, куда войдут порт, паромы, портовые сооружения и железная дорога, осуществлять смешанные железнодорожно-водные перевозки [7]. Однако транзитные возможности нашей республики реализуются недостаточно. Можно выделить следующие проблемы, которые препятствуют эффективному использованию выгодного геополитического положения Республики Дагестан:

- низкое качество автомобильных и железных дорог и сооружений на них;
- устаревший парк транспортных средств;
- несоответствие дорог международным стандартам качества;
- дефицит мощностей пограничных переходов;
- отсутствие логистических центров;
- бюрократические сложности разрешительной системы осуществления грузовых перевозок;
- необоснованные задержки при пересечении границ [8].

Важной составной частью транспортно-технологической системы Республики Дагестан является автомобильный транспорт. Он объединяет транспортный комплекс и логистические центры. Развитию автомобильных перевозок препятствует ряд нерешен-

ных задач. Они характерны для всего автомобильного транспорта России. Среди них можно выделить следующие:

- низкая пропускная способность автомобильных дорог;
- неразвитость логистических систем;
- отсутствие согласованности в перевозках с участием различных видов транспорта;
- высокий износ автомобильного парка;
- большие временные и материальные расходы при прохождении границы из-за несовершенства правового регулирования.

Перечисленные выше проблемы уменьшают пропускную способность, способствуют удорожанию продукции, росту удельного веса транспортных расходов в себестоимости продукции. На сегодняшний день они в три раза выше, чем в других странах.

Для привлечения иностранных туристов, разработки международных маршрутов наиболее важными показателями предоставления услуг являются уровень развития дорог, наличие современной инфраструктуры, время перемещения, уровень цен, надежность.

Доля транзитных перевозок составляет 25 % в объеме грузопотоков, в то время как на долю внутригосударственных междугородних перевозок приходится 53 %.

Махачкалинский морской торговый порт (ММТП) рассматривается как важнейший структурный элемент транспортной системы Дагестана. Он является единственным незамерзающим портом России на Каспийском море, находящимся в благоприятном географическом положении в зоне тяготения международных транспортных коридоров «Север–Юг», «Восток–Запад», с потенциально мощным нефтекомплексом.

АО «ММТП» – это сухогрузная гавань мощностью 2,0 млн т грузооборота в год, с контейнерным терминалом, способным принимать более 40 тыс. контейнеров в год, с паромным причалом мощностью 1,2 млн т и нефтегаванью мощностью 7,9 млн т в год.

ММТП осуществляет перевозку и переработку минерально-строительных и наливных грузов, паромные и контейнерные перевозки, имеет возможность наладить морскую транспортную связь России и Прикаспийских государств, обеспечить обработку грузов из других государств.

В порту осуществляется только перевалка экспортных и транзитных сырьевых грузов, что свидетельствует о недостаточном использовании транзитных возможностей. Все это делает порт зависимым от экспортно-импортных колебаний рынка.

Для снижения влияния мирового рынка требуется диверсифицировать направления деятельности порта. Проведенный анализ состояния материально-технической базы и основных видов деятельности ММТП позволил определить следующие главные направления совершенствования работы порта.

Первым направлением является развитие транзитных перевозок третьих стран. В силу своего географического положения ММТП может обеспечить транспортную связь Европа – Кавказ – Азия («Восток–Запад»), а также обеспечить доставку грузов по транспортному коридору «Север–Юг». Особо привлекательны транзитные клиенты КНР и Южная Корея, которые являются основными партнерами европейских стран на Дальнем Востоке, использующие и способные увеличить транзитные перевозки, а также Индия, грузы из которой будут частично поступать в Европу через маршруты «Север–Юг» [9].

Наибольшие объемы транзитного экспорта и импорта КНР и Южной Кореи в торговом обороте со странами Европы составляет готовая продукция. Это позволяет осуществлять перевозку данных грузов в контейнерах. Что касается транзитного импорта из стран СНГ, основная категория грузов, поставляемых в КНР, представляет собой массовые грузы, требующие крупнотоннажные грузовые единицы – вагоны, платфор-

мы, но не контейнеры. В настоящее время контейнерные перевозки – самый динамично развивающийся сектор [10].

Потребность контейнеризировать транзитные перевозки грузов из КНР и Кореи необходимо обеспечить соответствующей материально-технической базой для обработки и хранения контейнеров. Потребуется слаженная работа портово-железнодорожного перевалочного комплекса и контейнерного терминала. В ММТП не хватает специализированных сортировочных площадок, на которых можно было бы обрабатывать в значительных количествах контейнеры.

Вторым направлением является формирование особых экономических зон двух типов – портовой и промышленно-производственной. Уникальное географическое положение республики, а также наличие прилегающих к г. Махачкале свободных территорий, железнодорожных, автомобильных магистралей, узлового аэропорта «Уйташ» создают преимущества и предпосылки для развития кластера «Каспийский ХАБ».

Транспортную систему Республики Дагестан необходимо совершенствовать в следующих направлениях:

- создание единой транспортной системы в Республике Дагестан, обеспечение координации с транспортным комплексом России;
- обеспечение конкурентоспособности транспортного комплекса Республики Дагестан, вхождение в международное транспортное пространство;
- реализация существующего транзитного потенциала;
- создание и развитие портовой особой экономической зоны;
- транспортное обеспечение потенциальных точек экономического роста кластера «Каспийский ХАБ» и туристско-рекреационного комплекса.

Создание торгово-логистической системы Республики Дагестан предполагает:

- создание транспортно-логистических центров второго и третьего уровней;
- создание оптово-логистических (торговых) центров;
- обеспечение нормативно-правовой базы для регулирования логистической деятельности Республики Дагестан;
- обеспечение программной и информационной поддержки управления и функционирования логистической системы Республики Дагестан;
- создание автоматизированной информационной системы товаропроводящей сети агропромышленного комплекса Республики Дагестан;
- обеспечение безопасности грузопотоков и товаропроводящей сети Республики Дагестан.

Литература

1. *Логинова Н.А., Сигова М.В.* Формирование трансформационного потенциала рынка транспортных услуг // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2015. – № 4 (26). – С. 55–59.
2. *Безновская В.В., Прусова В.И.* Конкурентоспособность и развитие российских предприятий в условиях глобальной экономики // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2014. – № 5–1. – С. 123–128.
3. *Кирова И.В., Попова Т.Л.* Перспективы модернизации российской экономики в условиях санкционного режима // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 2 (8). – С. 7.
4. *Плотников В.А., Нестерук Н.Г.* Развитие высокоскоростного железнодорожного движения: предпосылки и особенности реализации // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2016. – № 3 (29). – С. 48–51.

5. Официальный сайт Департамента государственных целевых программ и капитальных вложений Минэкономразвития России. – URL: <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2017/267/>.

6. Аналитический центр при правительстве Российской Федерации. Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. – URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/11217.pdf>.

7. Гасанов М.А. Модернизация экономики производственной инфраструктуры – основа устойчивого развития региона // Вестник Дагестанского государственного университета. Сер. 3: Общественные науки. – 2018. – Т. 33, вып. 1. – С. 16–22.

8. Камалова Т.А., Нажмутдинова С.А. Пути формирования транспортной инфраструктуры Республики Дагестан // Сегодня и завтра российской экономики. – 2011. – № 45. – С. 117–122.

9. Юкиш В.Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12–3. – С. 183–189.

10. Прокументова В.В., Безновская В.В., Прусова В.И. Риски выхода транспортных компаний на зарубежные рынки // Автотранспортное предприятие. – 2016. – № 12. – С. 49–51.

Поступила в редакцию 30 мая 2018 г.

UDC 338.47

DOI: 10.21779/2500-1930-2018-33-3-36-40

Ways to improve the efficiency of the transport complex

T.A. Kamalova

Dagestan State University; Russia, 367001, Makhachkala, M. Gadzhiev st., 43a; kamalova05@mail.ru

The article analyzes the current situation in the transport complex of the Russian Federation and, the Republic of Dagestan, in particular. At the present stage of the economic development, essential changes are needed that could ensure a stable growth of the national economy. Nowadays, one can observe strengthening of competition on the world markets. Under the circumstances, intensive economic development by way of increasing the export of mineral resources is hardly possible. The reform of the transport system of the Russian Federation is regarded as one of the important directions of this development. The unique geographic location of the Republic of Dagestan, railways and highways, the Makhachkala Sea Commercial Port, and the hub airport Uytash provide advantages and prerequisites for further development. However, the transit potential of the republic is not fully used. It is necessary to ensure the effective implementation of the existing potential through the creation of transport and logistics centers.

Keywords: transport infrastructure, freight traffic, cluster, logistics system, Caspian HUB.

Received 30 May, 2018