

УДК 330

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ В РЕГИОНАХ РОССИИ

Асрутдинова Д.Н., студентка гр. ТО-21, IV курс
Научный руководитель: Немченко Ольга Анатольевна,
к.э.н., доцент кафедры Управления
Россия, г. Королёв,
ФГБОУ ВО «Технологический университет им. А.А. Леонова»

Аннотация: Транспортная инфраструктура и логистика играют ключевую роль в экономическом росте регионов России. Однако при стремительном развитии данных элементов возникают определенные трудности, которые препятствуют эффективному функционированию транспортных систем и ограничивают экономический рост. В данной статье рассматривается основная специфика логистических барьеров, которые существуют в современном мире, а также возможные варианты решения проблем транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: логистика, транспортная инфраструктура, регионы, развитие, барьеры.

Транспортная инфраструктура является основой экономического роста и социального благополучия любого региона. Она обеспечивает перемещение товаров, услуг и людей, способствуя интеграции региональных рынков и развитию торговли. Однако в российских регионах существует ряд серьезных проблем и барьеров, связанных с развитием транспортных коридоров и логистических процессов. Эти проблемы особенно остро проявляются в отдаленных и труднодоступных регионах страны, где транспортная доступность ограничена, а качество дорог не соответствует уровню, который может обеспечить беспрепятственное движение товарооборота.

Логистические барьеры – это препятствия, возникающие в процессе перемещения товаров и услуг от производителя к потребителю, которые приводят к дополнительным временным и финансовым затратам. В регионах России логистические барьеры имеют свою специфику, обусловленную географическим положением, климатическими условиями, демографией и экономической структурой каждого региона.

Рассмотрим основные проблемы транспортной инфраструктуры России:

1. Недостаточная плотность дорожной сети. Одной из ключевых проблем является низкая плотность дорожной сети в большинстве регионов России. В частности, это касается удаленных и малонаселенных территорий. Недостаток качественных дорог затрудняет путь к конечным потребителям, увеличивает издержки и снижает конкурентоспособность местных производителей.

2. Устаревшая техника и технологии. Многие регионы используют элементы сферы транспортировки и логистики, которая уже не так эффективно реализует свои функции. Это приводит к увеличению затрат на техническое обслуживание и ремонт, снижению скорости перевозок и ухудшению экологической обстановки. Внедрение современных технологий, таких как автоматизированные системы управления транспортом и интеллектуальные транспортные системы, могло бы значительно улучшить ситуацию [1].

3. Недостаточное развитие транспортных коридоров. Данный аспект включают в себя недостатки в организации грузовых потоков, нехватку складских помещений и перегруженность транспортных узлов. Например, многие порты и железнодорожные станции испытывают дефицит мощностей, что ведет к задержкам в доставке грузов и повышению их стоимости. Недостаточная координация между различными видами транспорта при мультимодальных перевозках также создает дополнительные сложности.

4. Отсутствие межрегиональной кооперации. Недостаток коммуникации между регионами препятствует эффективной реализации крупных инфраструктурных проектов. Различные субъекты федерации часто действуют обособленно, что затрудняет создание единой транспортной системы, охватывающей всю страну. Это особенно актуально для регионов с низкой плотностью населения, где строительство новых дорог и мостов требует значительных инвестиций и совместных усилий [2].

Рассмотрим ключевые логистические барьеры, характерные для разных частей страны.

1. География и климат.

Для примера проанализируем такие регионы как Сибирь и Дальний Восток. Данные субъекты Российской Федерации характеризуются огромной территорией, низкой плотностью населения и суровыми климатическими условиями. Длинные расстояния между крупными населенными пунктами делают доставку товаров дорогой и труднодоступной. Зимние морозы, снежные бури и короткий навигационный период на реках усложняют транспортное сообщение. К примеру, доставка грузов в Якутию или Магадан возможна только в летний сезон по рекам или зимой по зимникам (временным дорогам).

Также невозможно не упомянуть Крайний Север. Арктическая зона России отличается экстремальными климатическими условиями и отсутствием подходящей дорожной сети. Эти факторы предполагают осуществление доставки товаров преимущественно воздушным транспортом, что значительно повышает стоимость построения цепей поставок. Например, для осуществления полного логистического цикла на Чукотке и в Ямало-Ненецком автономном округе используется авиация, что делает эти регионы зависимыми от погодных условий.

2. Развитость транспортных коммуникаций. Плотность дорожной сети в России значительно ниже, чем за рубежом. Особенно это заметно в восточных и северных регионах, где дороги либо отсутствуют вовсе, либо находятся в

плохом состоянии. Например, в Республике Саха (Якутия) большая часть населенных пунктов связана с внешним миром только сезонными зимними дорогами. Это серьезно ограничивает возможность круглогодичной доставки товаров.

Хотя железные дороги остаются основным видом транспорта для перевозки больших объемов грузов на дальние расстояния, их состояние и пропускная способность оставляют желать лучшего. В некоторых регионах, таких как Урал и Западная Сибирь, наблюдается перегрузка железнодорожной инфраструктуры, что приводит к задержкам в поставках и значительным потерям при грузоперевозках [3].

Россия характеризуется наличием обширной речной и морской сети. Порты в ряде регионов работают на пределе возможностей. Так, порты на Балтике и Черном море страдают от перегрузки, что вызывает задержки в обработке грузов. В Арктической зоне порты подвержены влиянию ледового покрова, что сокращает период, в который возможно перемещение с использованием водного течения.

3. Административные барьеры.

Таможенные процедуры, проводимые в России считаются одними из наиболее сложных и длительных среди стран Евразийского экономического союза. Дополнительные таможенные проверки, бюрократические процедуры, которые включают в себя обширный пакет документов и подачу таможенных деклараций, увеличивают сроки доставки товаров за границу. Особенно это прослеживается в приграничных регионах, таких как Калининградская область, где товары идут транзитом через Литву и Польшу.

Различие в нормативной базе между федеральными и местными властями иногда приводит к противоречиям и дополнительным сложностям. Например, требования к транспортным средствам, допустимым для движения по местным дорогам, могут отличаться от федеральных стандартов, что создает дополнительные ограничения для участников ВЭД и предпринимателей.

4. Технологические ограничения.

Большинство региональных транспортных компаний отстают в плане внедрения цифровых технологий. Отсутствие электронных платформ для отслеживания грузов, автоматизации документооборота и оптимизации маршрутов увеличивает временные и финансовые затраты. В сельских районах и малых городах этот разрыв еще больше заметен.

5. Складская инфраструктура.

Неравномерное распределение складских площадей и недостаток современных логистических центров в регионах создают проблему хранения и распределения товаров. Многие компании вынуждены арендовать склады на экономически невыгодном расстоянии от точек конечного потребления. Это, в свою очередь, влияет на уровень издержек и соответственно на развитие отечественного производства и товарооборота.

Все вышеперечисленные проблемы и барьеры значительно приостанавливают экономический рост регионов России. Для урегулирования отрицательных аспектов были рассмотрены следующие предложения:

1. Необходимость модернизации инфраструктуры. Строительство и реконструкция дорог, мостов и других объектов транспортной инфраструктуры должно стать приоритетом государственной политики. Особое внимание следует уделить региональным дорогам, обеспечивающим связь между маленькими городами и сельскими поселениями.

2. Внедрение инновационных технологий. Использование различных IT-решений, таких как системы управления транспортом и мониторинг состояния дорог, позволит существенно повысить эффективность логистических процессов. Важно также развивать электронные платформы для взаимодействия между участниками рынка.

3. Укрепление межрегиональной кооперации. Создание единых стратегических планов развития транспортной коммуникации на федеральном уровне и стимулирование совместных проектов между регионами поможет устранить многие логистические барьеры и ускорить интеграцию региональных экономик в современное общество.

4. Повышение квалификации кадров. Образование и переподготовка специалистов в области транспорта и логистики должны соответствовать современным требованиям. Необходимо внедрять программы повышения квалификации, направленные на освоение новых технологий и методов управления [1].

Таким образом, решение проблем транспортной инфраструктуры и устранение логистических барьеров требуют комплексных мер, направленных на модернизацию существующей инфраструктуры, внедрение инноваций и укрепление межрегионального сотрудничества.

Список литературы:

1. Борисик М.П., Иванова Е.С., Рюмкина К.А. Современные проблемы транспортной логистики РФ // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2022. № 1 [Электронный ресурс]. URL: <https://ekonomika.snauka.ru/2022/01/17400> (дата обращения: 27.03.2025).

2. Беломестнов И. В., Рубан В. А. Проблемно-проектный подход к развитию транспортно-логистической инфраструктуры // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. №2 (96). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemno-proektnyy-podhod-k-razvitiyu-transportno-logisticheskoy-infrastruktury> (дата обращения: 27.03.2025).

3. Кистанова С. А., Мартынушкин А. Б., Поляков М. В. Проблемы и перспективы развития транспортной отрасли РФ // Молодежь и XXI век–2024: Сборник научных статей. – 2024. – С. 134-138.

