

В.И. Жмачинский, С.В. Веселов
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ (ТЛК) МЕРИДИАННОГО И ШИРОТНОГО НАПРАВЛЕНИЙ

Экономическое развитие России характеризуется перестройкой производственных сфер деятельности с преимущественной ориентацией на наукоемкую, конкурентоспособную продукцию и услуги. Это способствует эффективному развитию в стране международных связей и торговли, новых форм организации производства. Наличие большого потока различных транспортных и информационных связей приводит к созданию транспортно-логистических коридоров, как внутривозрастного, так и международного назначения.

Под транспортно-логистическим коридором понимается совокупность технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, связывающих различные территории и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях наибольшей концентрации. Города-столицы и региональные центры становятся опорными пунктами в создании транспортно-логистических коридоров.

Россия занимает важное географическое и стратегическое положение в мире. На ее территории формируются несколько транспортно-логистических коридоров – меридианного и широтного направлений.

Главными из них являются, так называемые, транспортно-логистические коридоры: «Север – Юг», проходящий в европейской части России (от Балтийского моря до Черного и Каспийского морей), и «Запад-Восток», сложившийся на основе Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей (вдоль южных границ страны).

Этот транспортно-логистический коридор определяет направления грузопотоков между странами Восточной Европы (Чехия, Польша, Румыния и др.) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Республика Корея, Китай и т.д.).

Привлекательным становится также направление вдоль побережья Северного Ледовитого океана, которое формирует «Северный» транспортный коридор. Но это направление является сезонным, используется очень короткий период времени – пока его акватория свободно ото льда. Все эти коридоры обеспечивают производственные, экономические, транспортные, информационные связи между странами Европы, Азии и Америки (рис. 1).

Транспортный коридор «Север – Юг» включает города: столичные центры Санкт-Петербург, Москву и региональные центры – Ростов-на-Дону, Астрахань. Проходит от Финского залива через каналы и акватории рек Волги, Камы и Дона к южным морям.

Этот водный транзитный транспортно-логистический коридор, имеет выходы на трансокеанские маршруты (на севере в Атлантический океан, на юге – через Средиземное море в Индийский и Тихий океаны).

Транспортно-логистический коридор «Запад – Восток» проходит через города: Москву и Санкт-Петербург (европейская часть страны), Екатеринбург (Уральский регион), Новосибирск (Западно-Сибирский регион), Иркутск (Восточно-Сибирский регион), Хабаровск и Владивосток (Дальне-Восточный регион).

В отличие от транспортно-логистического коридора «Север – Юг», «Запад – Восток» является сухопутным транзитным транспортно-логистическим коридором и важнейшим внутриконтинентальным авиа-авто-железнодорожным пассажирским и грузовым направлением страны.

«Северный» транспортный коридор проходит вдоль побережья Северного Ледовитого океана через портовые города Мурманск, Архангельск, Диксон, Тикси по направлению к восточным городам-портам Находке, Владивостоку и является океаническим транзитным маршрутом России.

Можно выделить два аспекта в процессе формирования транспортно - логистических коридоров: географический – отражающий особенности местоположения страны и региона и исторический – характеризующий формирование транспортных русел на разных временных этапах их становления (рис. 2).



Рис. 1. Транспортно-логистические коридоры Российской Федерации

Географический аспект определяется территориальными особенностями России. Ее огромная протяженная территория на современном этапе экономического развития становится многофункциональным транзитным пространством между Европой, Азией и Америкой.

Исторический аспект формирования транспортно-логистических коридоров в России складывается в результате изменений способов производства, производственных отношений и видов транспортных средств. Прослеживается четыре временных этапа развития транспортных коридоров.

Первый этап – XV–XVII вв., условно можно назвать «перевалочным». Он характеризуется небольшими объемами перевозимых товаров и длительными экспедициями.

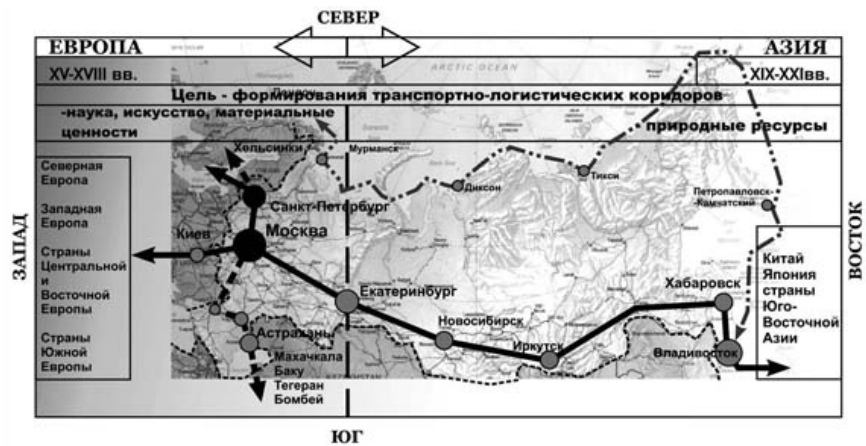


Рис. 2. Схема формирования транспортных коридоров на территории России

Транспортные коридоры проходят по водным, караванным и пешеходным дорогам между отдельными государствами. Основными видами транспортных средств в этот период были выючные животные и парусные суда.

Второй этап – XVIII–XIX вв., условно называемый «транспортно-дорожным», определяется созданием новых видов транспорта и транспортных русел. На смену гужевым и пешеходным видам дорог приходят железные дороги, начинают применять паровую тягу. Эти изменения способствуют увеличению объемов перевозок грузов, сокращению времени их транспортировки, а также появлению первых пассажирских перевозок.

Третий этап – XX в., условно, «транспортно-технологический», этап интенсивного развития транзитных авто-железнодорожных и воздушных магистралей. Транзитные магистрали формируют транспортно-логистические коридоры, которые проходят через основные города столицы, региональные и промышленные центры.

Четвертый этап – XXI в. – «логистический». Он характеризуется новым качественным уровнем развития транспортно-логистических коридоров и свидетельствует о происходящих инновациях в различных сферах деятельности.

Это отражается в процессах совершенствования уже сложившихся и создания новых транспортно-логистических коридоров, повышения скорости движения по ним, увеличения грузо- и пассажиропотоков с высокотехнологичным информационным обеспечением, что приводит к созданию сложных, функционально-технологических и инженерных проектов. Кроме того, этот этап характеризуется объединением транспортно-логистических коридоров различных стран в международную транспортно-логистическую сеть.

Транспортно-логистические коридоры, как показывают данные их характеристик, сопровождаются зонами «притяжения» к оси русла, проходящего через основные опорные пункты логистической сети. В зону «притяжения» транспортно-логистического коридора «Север – Юг» попадают города: Самара, Нижний Новгород, Воронеж, Казань и др. Зону «притяжения» транспортно-логистического коридора «Запад-Восток» (в Уральском регионе) формируют города: Пермь, Уфа, Челябинск, Тюмень и др. Эти зоны с различными по значению городами определяют границы влияния транспортно-логистических коридоров.

Закрепление транспортно-логистических коридоров происходит в процессе формирования в городах-столицах и региональных центрах транспортно-логистических комплексов.

Под транспортно-логистическим комплексом понимается территориальное объединение хозяйствующих субъектов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающими несколько терминалов (не менее одного), ин-

тегрирующих в себе различные виды деятельности, а также имеющие различную степень внешнего взаимодействия.

В одном городе, в зависимости от его положения в системе транспортно-логистических взаимосвязей, может быть один или несколько транспортно-логистических комплексов.

Примером может быть Екатеринбург – региональный центр, с многоуровневой сетью различных по значению транспортно-логистических комплексов, формирующей логистическую сеть города.

Логистическая сеть города – это совокупность взаимодействующих транспортно-логистических комплексов разного значения (международного, государственного, регионального, городского и локального) (рис. 3).

Особенность формирования транспортно-логистических комплексов заключается в том, что их многообразие определяется конкретными условиями строительства, зависимостью от географических, исторических особенностей и производственной базы, на которой они создаются. Транспортно-логистические комплексы включают многофункциональные терминалы и инженерные сооружения с различными функционально-технологическими и смысловыми решениями, которые определяют их архитектурно-планировочные и образно-художественные качества.

Модель транспортно-логистического комплекса города представлена в виде пирамиды, «вершиной вверх». Уровни пирамиды показывают количественное соотношение транспортно-логистических комплексов различного значения в городе.

В основании пирамиды находятся логистические комплексы локального значения, представляющие наиболее распространенный вид комплекса в городе. Вершиной пирамиды являются комплексы государственного значения, в городе они представлены в наименьшем количестве.



Рис. 3. Модель транспортно-логистического комплекса города

Пирамида, изображенная «вершиной вниз», отражает степень вовлеченности транспортно-логистических комплексов разного значения в международное взаимодействие. Транспортно-логистические комплексы государственного значения характеризуются высокой степенью вовлеченности.

В противоположность этому, вовлеченность в международное взаимодействие транспортно-логистических комплексов локального значения вообще носит эпизоди-

ческий характер. Но, несмотря на это, все они в системе логистической сети формируют международный компонент.

Важной проблемой в настоящее время становится изменение торгово-экономических отношений России со странами ЕС и США. В связи с этим, решение проблем перспективного развития ТЛК, по нашему мнению, будет базироваться на ряде тенденций, сложившихся в современных условиях нестабильности:

- переориентация каналов товародвижения с западного на восточное направление;
- усиление территориального фактора. К примеру, принятые решения саммита «Каспийской пятерки» в развитии Прикаспийского территориально-транспортного комплекса;
- укрупнение региональных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и расширение их ассортиментных услуг;
- развитие территориальных рынков транспортных услуг (РТУ);
- повышение качества транспортного и логистического обслуживания.

Список литературы:

- [1] Аникин Б.А., Родкина Т.А. Логистика: учебное пособие – М: ТК Велби, Изд-во «Прспект», 2008.
- [2] Афанасенко И.Д., Борисова В.В. Логистика снабжения. Текст: учебник для вузов. СПб: Питер. 2010.
- [3] Громов А.Н., Панченко Т.А., Чудовский А.Д. Единая транспортная система: учебник для вузов – М.: «Транспорт», 2002.
- [4] Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р «О транспортной стратегии РФ до 2030 г.»
- [5] Экономика и менеджмент на транспорте: Сборник научных трудов, вып 7/отв.редактор Будреева Е.В. – СПб: СПб ГИЭУ, 2010.

И.В. Жмачинская
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КРУПНЕЙШИХ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: регион, анализ, валовой региональный продукт (ВРП), индекс промышленного производства (ИПП), темп роста ВРП, инвестиции, структура добавленной стоимости, рейтинг.

В статье анализируются экономические показатели развития 14 крупнейших субъектов РФ по основным показателям производства. По результатам анализа дается рейтинговая оценка 10 регионов.

Одним из направлений регионального управления, как известно, является мониторинг показателей социально-экономического развития регионов как метод непрерывного анализа и регулирования уровней развития территорий. Сравнительный анализ становится еще более актуальным в условиях «запредельных» различий уровней развития регионов.