



УДК 2964

© 2017

**Н.В. Мордовченков**, д.э.н., проф. каф. «Логистика и маркетинг» ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Ю.Д. Белов**, к.т.н., доцент кафедры "Логистика и маркетинг" ФГБОУ ВО «ВГУВТ»,

**С.В. Кузьмичев**, аспирант кафедры «Логистика и маркетинг» ФГБОУ ВО «ВГУВТ»,  
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

## СОВРЕМЕННАЯ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В УСЛОВИЯХ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКОВ

*Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, рынок, государственное регулирование, экономические методы и модели, принципы, маркетинг, стандарты, право, развитие.*

*Аннотация: государственное регулирование рынка транспортно – логистических услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу смежных видов транспорта как в долгосрочной, так и краткосрочной перспективе. При решении инфраструктурных транспортно – логистических проблем необходимо следовать не только принципам построения государственной системы регулирования [8], но и использовать ресурсы нормативно – правовой базы и возможности применения эконометрических методов и моделей, а также интеллектуального капитала.*

Государственное регулирование рынка транспортно – логистических услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу смежных видов транспорта как в долгосрочной, так и краткосрочной перспективе. Развитие транспортно – логистической инфраструктуры в условиях государственного регулирования являлось главной темой производственно – технического совещания, собравшее около шестидесяти представителей государственных органов, специалистов транспортной отрасли и судостроения [2]. При решении инфраструктурных транспортно – логистических проблем необходимо следовать принципам построения государственной системы регулирования, включающим:

- Сбалансированность разделения ответственности за безопасность между государством и организацией транспортной отрасли экономики;
- Экономическая целесообразность формирования транспортно – логистической инфраструктуры и повышения эффективности её управления;
- Возможность постоянного мониторинга со стороны государственных надзорных органов всех видов транспорта;
- Паритет взаимоотношений между государством и специализированных транспортно – логистических центров.

Основными задачами регулирования транспортно – логистической инфраструктуры по мнению авторов статьи являются:

- регулирование рынка транспортных и логистических услуг;
- обеспечение эколого – экономической безопасности транспортного процесса и логистической инфраструктуры;
- регулирование затрат на транспорте и портовой инфраструктуры;

- стимулирование развития экономики на транспорте, регионов и страны в целом.

По мнению авторов статьи государственное регулирование транспортно – логистической инфраструктуры включает в себя 4 основных модуля (Рис.1) [10].

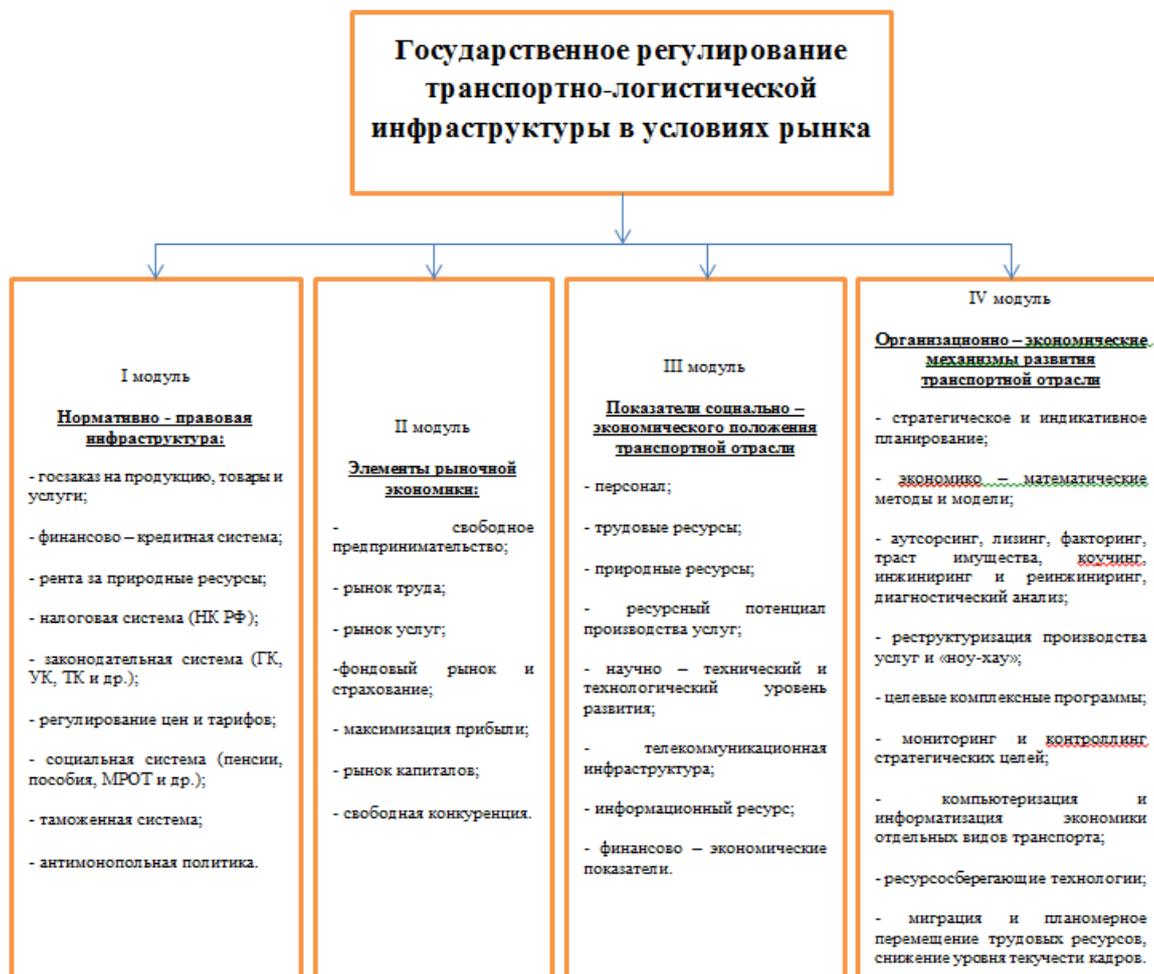


Рис. 1. Государственное регулирование транспортно – логистической инфраструктуры как подсистемы рыночной экономики сферы услуг

В частности, в развитии транспортного (I и III модули), в том числе речного, законодательство должно быть направлено на повышение качества перевозок грузов и пассажиров, обеспечение безопасности перевозок и охраны окружающей среды, предоставление полного комплекса транспортно – экспедиторских и сервисных услуг для всех участников транспортного процесса на уровне международных стандартов [13].

Авторы статьи в рамках концепции научно – образовательной инфраструктуры, считают необходимым проведение комплексно – системного анализа по повышению экономической эффективности транспортно – логистической инфраструктуры с учетом их координации и взаимодействия. Это целесообразно осуществлять с использованием ресурса эконометрического моделирования и экономически обоснованного прогнозирования с использованием инструментария факторного анализа [12]. Так уровень моделирования на автомобильном транспорте нуждается в применении эконометрических методов прогнозирования спроса, размещения автосервисных предприятий по региону и создания автономных моделей предпочтения потребителя [3]. Выявление потребительского спроса в условиях рынка осуществляется при помощи маркетинга [10]. Для этого строятся стохастические модели поведения потребителя [4]. Изложены оптимальные траектории развития транспортной сети (тренды) по Парето в форме таблиц

и в виде обобщенных схем. Моделирование потоков автомобильного транспорта позволили повышать эффективность хозяйственного механизма отрасли [5].

Авторами статьи разработана комплексная система эконометрических методов и моделей, используемых при функционировании рыночной инфраструктуры, в т.ч. на речном транспорте (Табл. 1).

Одним из авторов в ранних научных исследованиях разработан проект государственного стандарта, включающий правовую и организационно – экономическую подсистему операционного учета национальных счетов, анализа и аудита в рыночной экономике. Создание сети электронных экспресс – модулей способствует объективному принятию решений для субъектов РФ, департаментов транспорта, позволяет созданию условий для укрепления экономики транспортной отрасли и региона. Электронное сканирование (активный операционный анализ) позволяет выявлять финансово – экономическое нарушение в плане контрамер, адекватных ущербу по экономической (финансовой) безопасности региона и страны в целом [1, с. 344].

Таким образом при формировании и функционировании транспортно – логистической инфраструктуры в условиях государственного регулирования рынка нет мелочей: от создания нормативно – правовой базы [9, с. 180-198], комплексной системы эконометрических методов и моделей [8] и до формирования кадровой (интеллектуальной) инфраструктуры на смежных видах транспорта [7, с. 57-70].

Таблица 1.

Модели, применяемые для анализа региональной инфраструктуры и прогнозирования возможных сценариев обеспечения экономической эффективности транспортно – логистической инфраструктуры в составе рыночной.

№п/п	Виды эконометрических моделей	Характеристика моделей	Отрасли инфраструктуры	Эконометрические методы
1	Межотраслевой баланс производства и распределения общественного продукта	Система линейных управлений между выпуском продукции и затратами на производство по отраслям народного хозяйства	Национальная экономика, крупные экономические районы	Матричные модели. Метод «затраты - выпуск»
2	Социально – экономические модели уровня жизни населения	Формирование региональной социальной инфраструктуры, региональная социальная политика, доходы и расходы, качество жизни населения	Социальная сфера	Экономико – статическое моделирование. Корреляционно – регрессионный анализ. Социологические опросы
3	Модели оптимизации транспортных систем	Определение регионального размещения транспортных предприятий.	Транспорт: автомобильный, авиационный (воздушный), железнодорожный	Экономический анализ. Линейное программирование. Теория массового обслуживания,

		Оптимизация транспортных перевозок грузов и модели по критериям «время - стоимость»	, морской, речной	математическая статистика
4	Модели управления запасами материальных ресурсов	Определение оптимального уровня запасов материалов на складах по критерию минимизации стоимости или объема запасов	Материально – техническое снабжение, промышленность, строительство, транспорт, торговля	Теория управления запасами. Динамическое программирование. Теория массового обслуживания
5	Стахостические и динамические модели оптимизации налогообложения	Поиск оптимальных решений управления налоговой системой когда между поступлениями от налога на прибыль и индикаторами промышленного производства существует тесная связь	Региональные управления министерства по налогам и сборам	Метод наименьших квадратов и F – критерий. Динамическое программирование
6	Модели прогнозирования финансового рынка	Прогнозирование спроса и предложения на ценные бумаги крупнейших предприятий, стоимости акций и маржинальных доходов от сделки брокеров	Фондовый рынок. Рынок ценных бумаг. Рынок недвижимости	Стахостические дифференциальные уравнения. Модель Блейка – Шоулза. Математическая модель Лагранжа. Однопараметрические и степенные полиномы
7	Модели оптимизации производственных систем	Максимизация конечных результатов производства (выпуск, стоимость, объем) в зависимости от сочетания ресурсов и факторов	Промышленность, строительство, транспорт	Производственная функция Кобба – Дугласа, теория полезности, теория ожидания

		производства		
8	Модели многофакторного анализа и прогнозирования эффективного управления персоналом и человеческим ресурсом	Автоматизация экспертно – диагностическог о комплекса, графовая диагностика, коэффициенты ранговой корреляции, кадровый мониторинг в условиях управления человеческим потенциалом	Кадровая	Метод диагностического анализа и комплексной диагностики

### Список литературы:

- [1]. Мордовченков Н.В. Методология комплексного исследования эффективной системы трансформации отраслей инфраструктуры в условиях глобализации. В кн. Закономерности и перспективы трансформации общества. Материалы к V Международной Кондратьевской конференции, XIII Кондратьевским чтениям, IV Сорокинским чтениям, XVIII Междисциплинарной дискуссии. Санкт – Петербург, 19 – 22 октября 2004 г. т. 2 «Глобализация и трансформация рыночной экономики», Санкт Петербург, 21 октября, 2004 г. – СПб: Изд-во СПб ГУЭФ, 2004. – 404 с.
- [2]. А.Петров Треугольник водных проблем. Волго – Невский проспект №3 (309) от 10.02.2017
- [3]. Егорова Н.Е., Мудунов А.С. Система модели прогнозирования спроса на продукцию сферы услуг. Экономика и математические методы. – Т. 39, №2, 2003
- [4]. Светуных М.Г. Концепция формирования модели поведения потребителей на российском потребительском рынке Дисс... канд. экон. наук. – СПб, 2001. – 176 с.
- [5]. Баклановский Д.С. Моделирование процесса развития сетей транспортного типа в условиях дефицита информации Дисс... канд. Экон. наук. – СПб, 1998. – 226 с.
- [6]. Государственное регулирование на транспорте [Текст]: учеб.и справ. пособие / А.И. Телегин, В.Н. Костров [и др.] ; под ред. А.И. Телегина. – Н.Новгород: Изд-во ВГАВТ, 2007. – 464 с.
- [7]. Мордовченков Н.В. Опыт и перспективы формирования кадровой инфраструктуры на транспорте Вопросы новой экономики, №1 (41), 2017, с.53-70.
- [8]. Мордовченков Н. В., Кузьмичев С. В. Опыт и перспективы формирования эконометрических методов и моделей на транспорте и других отраслях экономики. Вопросы новой экономики №2, 2013
- [9]. Мордовченков Н.В. Методологические основы совершенствования функционирования современной инфраструктуры (региональный аспект) Монография Н.Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2002
- [10]. Мордовченков Н.В., Белов Ю.Д., Кузьмичев С.В. Транспортно-логистическая инфраструктура на основе результатов маркетинговых исследований на речном транспорте, Вестник ВГАВТ №45
- [11]. Мордовченков Н.В. Рыночная экономика, инфраструктура функционирования региона. Учебное пособие Н.Новгород, ВГИПА, 2004, 250 с.
- [12]. Мордовченков Н.В., Трунин Ю.Ф., Сомов Р.А. Мониторинг социально – экономического состояния регионов Приволжского федерального округа. – СПб.: Изд – во СПбГУЭФ, 2003, 37с.
- [13]. <https://moluch.ru/archive/12/1009/>

## MODERN TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN CONDITIONS OF STATE REGULATION OF MARKETS.

N.V. Mordovenchenkov, Y.D. Belov, S.V. Kuzmichev

*Keywords: transport, infrastructure, market, state regulation, economic methods and models, principles, marketing, standards, law, development.*

*Annotation: state regulation of the transport and logistics services market implies a combination of economic and administrative methods of influencing the work of related transport modes both in the long term and short term. When solving infrastructural transport and logistics problems, it is necessary to follow not only the principles of building a state regulatory system \*\*, but also to use the resources of the regulatory framework and the possibility of applying econometric methods and models, as well as intellectual capital.*