

УДК 332.14

DOI: 10.34670/AR.2024.30.45.025

Основные задачи транспортной отрасли в сфере повышения качества и доступности логистических услуг для российского потребителя

Чеботарев Станислав Стефанович

Доктор экономических наук, профессор,
Начальник отдела методологических и экономических исследований,
Научно-исследовательский институт автоматической
аппаратуры им. академика В.С. Семенихина,
Главный научный сотрудник
Волжский государственный университет водного транспорта,
603005, Российской Федерации, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;
e-mail: stst57@yandex.ru

Бондарь Илья Владимирович

Кандидат юридических наук, доцент
Военный университет имени князя Александра Невского
Министерства обороны Российской Федерации,
125047, Российской Федерации, Москва, Большая Садовая ул., 14;
e-mail: ilya.vl.bondar@gmail.com

Аннотация

В статье рассматривается транспортно-логистическая система Российской Федерации, имеющая критическую роль в экономическом развитии страны, обеспечивая движение товаров и услуг как на внутреннем, так и на международном уровнях. Формулируются основные задачи транспортной отрасли, направленные на повышение качества и доступности логистических услуг для российского потребителя. Анализируются текущие вызовы, такие как недостаточная инфраструктура в отдалённых регионах, высокие транспортные издержки, низкая эффективность логистических процессов и зависимость от погодных условий. Обсуждаются стратегические решения, включающие модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры, оптимизацию логистических процессов и внедрение цифровых технологий. Описаны меры, направленные на улучшение пропускной способности транспортных объектов, развитие складской инфраструктуры, интеграцию мультимодальных перевозок и применение информационных систем управления. Подчеркивается необходимость комплексного подхода и тесного сотрудничества между государственными органами, частным сектором и научным сообществом для успешного решения транспортных проблем и повышения конкурентоспособности России на международном рынке. Национальный проект «Эффективная транспортная система» рассматривается как ключевой инструмент для достижения устойчивого роста и развития транспортной отрасли.

Для цитирования в научных исследованиях

Чеботарев С.С., Бондарь И.В. Основные задачи транспортной отрасли в сфере повышения качества и доступности логистических услуг для российского потребителя // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 6А. С. 229-239. DOI: 10.34670/AR.2024.30.45.025

Ключевые слова

Внутренние водные пути, высокоскоростные магистрали, кросс-докинг, логистические технологии, логистические хабы, логистические ограничения, модернизация инфраструктуры, мультимодальные системы, транспортно-логистическая система, транспортная инфраструктура, транспортная стратегия, транспортные издержки, Just-in-Time (JIT).

Введение

Транспортно-логистическая система Российской Федерации играет ключевую роль в экономическом развитии страны, обеспечивая движение товаров и услуг как внутри страны, так и на международных рынках. Эффективность организации логистических цепочек напрямую влияет на экономическую стабильность, конкурентоспособность и качество жизни населения.

Россия обладает одной из самых разветвлённых транспортных сетей в мире, включающей железные дороги, автомобильные трассы, внутренние водные пути и морские порты. Железнодорожный транспорт является основным видом транспорта для долгосрочных и крупнотоннажных перевозок. Используется для доставки угля, нефти, металлургической и химической продукции, часто является основным вариантом для междугородних и межрегиональных грузоперевозок. Автомобильный транспорт играет ключевую роль в доставке товаров до конечного потребителя благодаря своей гибкости и маневренности. Широко используется для малотоннажных и среднетоннажных грузоперевозок, обеспечивает доставку товаров в труднодоступные регионы и населенные пункты без развитой железнодорожной инфраструктуры. Водный транспорт используется для перевозки грузов по внутренним водным путям (реки, озера, каналы). Эффективен для перевозки крупнотоннажных грузов, таких как зерно, лес и строительные материалы, важен для обеспечения транспортной связи между удаленными регионами и экспортом через морские порты. Воздушный транспорт обеспечивает быструю доставку грузов и пассажиров на средние и дальние расстояния. Используется в основном для международных перевозок и экспресс-доставки ценных и скоропортящихся товаров. Ограничен в использовании из-за высоких стоимостей перевозки и ограниченной вместимости грузовых самолетов. Морской транспорт играет важную роль в международной торговле России, особенно для экспорта энергоносителей, продукции металлургической и древесной промышленности. Судоходство позволяет доставлять грузы на различные расстояния, но в основном ориентировано - на большие, что является особенно важным для таких регионов, как Калининградская область, отдаленных регионов Дальнего Востока и Крайнего Севера.

Все эти виды транспорта взаимодействуют друг с другом в рамках мультимодальных логистических систем, что позволяет оптимизировать транспортные решения и обеспечивать комплексное обслуживание потребностей рынка в различных регионах России.

Основное содержание

Россия играет важную роль в международной торговле благодаря своему географическому положению, предоставляя транзитные маршруты для грузов из Азии в Европу и наоборот.

Однако система транспортно-логистического обеспечения страны на сегодняшний день сталкивается с рядом вызовов, реакция на которые вполне очевидно просматривается в стратегических решениях руководства страны. Так, указом Президента Российской Федерации, устанавливающим национальные цели на период до 2024 года, в качестве приоритетных задач, стоящих перед Правительством РФ определены [Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»]:

- преобразование транспортной инфраструктуры;
- устранение логистических ограничений при экспорте товаров;
- развитие транспортных коридоров.

Аналогичным указом на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года [Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»] данные задачи трансформированы в отдельный национальный проект «Эффективная транспортная система», что говорит о том, что злободневность транспортно-логистических проблем за последние 6 лет не исчерпана.

Несмотря приложение значительных усилий, реализацию Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года российская транспортная система по-прежнему сталкивается с рядом трудно разрешимых вызовов, препятствующих развитию всей экономики страны в целом [Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года]. Общая направленность указанных проблем находится в плоскости повышения качества, доступности логистических услуг, что обусловлено как объективными факторами, так и рядом субъективных особенностей современного состояния отрасли. Это и недостаточность современной инфраструктуры на отдалённых территориях, высокие издержки и зависимость от условий погоды, особенно в суровых климатических условиях, низкий уровень цифровизации и автоматизации, недостатки кадрового обеспечения, проблемы в сфере управления эффективностью и координации различных видов транспорта и пр.

Так в описательной части Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года современный уровень развития отрасли прямо оценивается как «исторически сложившееся отставание от развитых стран в уровне обеспеченности транспортной сетью» [Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р)].

На основании анализа текста упомянутой Транспортной стратегии, информации, представленной в докладах, размещенных на официальном сайте Минтранса, а также информации из других открытых источников, можно сформулировать основные проблемные направления современной транспортно-логистической системы России, влекущие за собой негативные тенденции для экономики страны в целом.

Недостатки в развитии современной транспортной инфраструктуры

Сеть автомобильных транспортных путей, в том числе в виду географического расположения страны и сложного климата значительной части регионов, по покрытию территории в 2-4 раза уступает странам с развитой экономикой. Причем, если данный расчет произвести исключительно по территориальным показателям (без учета плотности населения), то ситуация существенно усугубится, особенно по удаленным регионам. При этом именно такой расчет объективно отражал бы закономерности демографических тенденций, поскольку в суровых климатических условиях скорее от транспортной доступности и жизненного комфорта зависит демография региона, а не наоборот.

Сеть высокоскоростных магистралей, которая могла бы полноценно удовлетворять спрос на качественные транспортные услуги и способствовать повышению связанности пространства страны, находится на начальной стадии развития. Это существенно затрудняет перемещение граждан и товаров по стране, особенно в условиях её огромной территории и различных климатических зон. Федеральная транспортная инфраструктура, в частности автомобильные и железнодорожные дороги, часто не соответствует современным стандартам скорости и безопасности движения. Это приводит к длительному нахождению товара в пути и высоким издержкам на транспортные перевозки, особенно в удаленных и малонаселенных регионах.

Отсутствие высокоскоростных магистралей также ограничивает возможности экономического развития и сотрудничества между регионами. Эффективная сеть высокоскоростных дорог могла бы стимулировать более интенсивные деловые и культурные связи между крупными городами и регионами, способствуя снижению разрыва в развитии различных территорий страны.

Эффективность эксплуатации внутренних водных путей в стране значительно ниже, чем в развитых странах (в 5-8 раз). «На 1000 километров протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами приходится 1323 тыс. тонно-километров грузооборота (в 8 раз ниже уровня Китайской Народной Республики при сопоставимой протяженности внутренних водных путей)» [Шарантаев, Морозова, 2023]. Эта разница обусловлена несколькими ключевыми факторами, которые ограничивают потенциал внутреннего водного транспорта в России:

1. Внутренние водные пути России, включая каналы и водохранилища, находятся в состоянии, требующем модернизации; многочисленные гидротехнические сооружения и навигационные системы устарели и нуждаются в обновлении; длительное недофинансирование привело к деградации этих объектов, созданию узких мест и снижению качественных параметров водных путей.

2. Значительная часть флота, используемого на внутренних водных путях, устарела; более 86% пассажирских судов и 94% грузовых судов старше 20 лет; это приводит к снижению эффективности и надежности водного транспорта, увеличению эксплуатационных затрат и повышению риска аварий. Динамика наглядно просматривается в следующих цифрах. Отечественный водный транспорт в 1980 году имел 48 000 судов со средним возрастом 14,9 лет, в 1990 году, как результат перестройки, – 44 654 судна и 18,9 лет, в 2000 году – 32 334 судна и 24,5 лет, а в 2019 году – 24 291 судно и 33,3 года. Фактически за 40 лет судов стало в два раза меньше, а средний возраст вырос практически в два раза.

3. Климатические условия, включая суровые зимы и изменение гидрологического режима

рек, ограничивают период навигации на многих водных путях; это снижает эффективность водного транспорта и затрудняет планирование и выполнение перевозок в течение всего года.

4. Использование внутренних водных путей требует значительных инвестиций, однако бизнес-проекты в сфере водного транспорта часто имеют длительные сроки окупаемости; в условиях ограниченного финансирования водный транспорт оказывается менее конкурентоспособным по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом, особенно на дальние расстояния.

Имеются значительные проблемы, связанные с состоянием основных фондов (терминалы, ангарные сооружения и системы жизнеобеспечения) и критическим износом аэродромной инфраструктуры, включая взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, стоянки для самолетов и навигационные системы. Эти проблемы существенно влияют на эффективность и безопасность воздушного транспорта, создавая препятствия для развития как транспортных, так и пассажирских логистических цепочек.

Высокий уровень транспортных издержек

Эксплуатация и обслуживание транспортных средств, таких как грузовые автомобили, поезда, суда и самолеты, также требуют значительных финансовых вложений. Это связано с затратами на топливо, техническое обслуживание, ремонт, а также на закупку и обновление подвижного состава. В условиях стареющего парка транспортных средств расходы на их поддержание в рабочем состоянии особенно высоки.

Как уже отмечалось, транспортные объекты (автодороги, железнодорожные пути, порты и аэропорты) находятся в состоянии, требующем значительных инвестиций для их поддержания и модернизации. Износ инфраструктуры ведет к увеличению затрат на ее эксплуатацию и обслуживание, включая частый ремонт и реконструкцию. Эти затраты неизбежно отражаются на стоимости логистических услуг.

К значительному увеличению затрат на транспортировку и логистику приводит и низкая эффективность логистических процессов, обусловленная недостаточным использованием современных технологий и автоматизации. Одной из основных проблем является отсутствие интегрированных систем управления. Современные логистические системы требуют использования информационных технологий, которые обеспечивают координацию и контроль на всех этапах цепочки поставок. В России такие системы не имеют широкого распространения, что приводит к неэффективному управлению ресурсами, задержкам и увеличению операционных расходов.

Также усугубляет проблему несовершенство автоматизации складских операций. Многие складские комплексы в России не имеют современного оснащения, такого как автоматические системы хранения и извлечения (AS/RS), роботизированные погрузчики и системы управления складом (WMS). Это, на фоне продвинутых логистических технологий стран-партнеров, приводит к отсутствию роста производительности, к неоптимальным трудозатратам, к высокому риску ошибок при «ручной» обработке грузов, что, в конечном итоге, влечет существенное снижение конкурентоспособности экономики в целом. Сегодня всё больше компаний стараются внедрить инновационные технологии, такие как роботизированные системы, представленные мобильными роботами или же умные системы хранения. Сегодня роботы для многих зарубежных логистических компаний становятся необходимостью, чтобы сохранить и преумножить свое конкурентное преимущество. Обычно используется два типа

автоматизации – цифровая, с применением специализированного программного обеспечения и физическая, которая основывается на применении роботизированных технологий, например, мобильных роботах. Но в отечественной логистике данные тенденции развиваются недостаточно быстро.

Использование устаревших методов планирования и управления логистическими потоками также приводит к нерациональному использованию транспортных средств, увеличению времени в пути и дополнительным расходам на топливо и техническое обслуживание. Современные технологии, такие как системы управления транспортом (TMS) в купе с системами GPS-мониторинга [Шарантаев, Морозова, 2023], могут существенно улучшить маршрутизацию и планирование перевозок. Недостаток цифровизации и обмена данными между участниками логистической цепочки ограничивает возможности оптимизации процессов. Использование облачных технологий, IoT-устройств и блокчейн-систем может улучшить прозрачность, отслеживание и управление грузами, снизив при этом общие издержки.

Низкая эффективность логистических процессов

Помимо описанного выше необоснованного увеличения транспортных издержек, низкая эффективность логистических процессов влечет за собой и замедление сроков доставки, приводит к снижению уровня удовлетворенности потребителей, потере конкурентных преимуществ на международном рынке, нерациональному использованию ресурсов и снижению общей производительности логистической системы.

Низкая эффективность логистики также ограничивает возможности для роста, расширения и масштабирования бизнеса, поскольку высокие издержки и неэффективные процессы препятствуют внедрению инноваций и освоению новых рынков. Недостаточная координация между различными видами транспорта в рамках мультимодальных маршрутов, отсутствие современных технологий управления логистикой и сложные административные процедуры могут снижать операционную эффективность.

Экономическая эффективность логистических технологий в России имеет существенные отличия от стран-партнеров по нескольким ключевым параметрам. Отдельные страны активно внедряют передовые технологии автоматизации, что позволяет значительно сократить операционные расходы за счет использования роботизированных систем на складах, автоматизированных транспортных средств и систем управления.

К числу стран, активно разрабатывающих и внедряющих передовые технологии логистических процессов, относят такие как:

1. Германия – имеет одну из самых развитых систем автоматизации в логистике, включая роботизированные системы на складах и автоматизированные системы управления транспортом.

2. Япония – известна своими передовыми разработками в области роботизации и автоматизации, включая применение роботов на складах и внутрилогистических процессах.

3. США – ведущие логистические компании в США активно внедряют автоматизированные системы складирования и обработки заказов, используют дронов для доставки и применяют технологии искусственного интеллекта для оптимизации маршрутов и управления запасами.

4. Китай – стремительно развивает сектор роботизации и автоматизации в логистике, включая использование роботов на складах и автоматизированные транспортные системы.

5. Нидерланды – имеют высокий уровень автоматизации в логистических операциях

благодаря интенсивному внедрению роботизированных технологий на складах и в транспортных системах.

В России подобные решения встречаются гораздо реже, что приводит к высоким затратам на рабочую силу и увеличению времени выполнения логистических операций.

В результате, общая производительность логистических процессов в России ограничена из-за недостаточного использования современных технологий и интегрированных решений, что увеличивает затраты на эксплуатацию и обслуживание транспортных средств и инфраструктуры. В условиях глобализации и растущих требований к эффективности логистики для сохранения конкурентоспособности на международном рынке России необходимо активное развитие и внедрение передовых логистических технологий.

Зависимость логистических реалий от погодных условий

Суровые климатические условия в некоторых регионах России могут существенно замедлять и ограничивать возможности транспортных перевозок, особенно в зимний период.

Погодные условия играют существенную роль в логистических операциях России, создавая значительные вызовы для транспортных компаний и оказывая влияние на все виды транспорта. Различные метеоусловия, такие как снегопады, гололедица, сильные дожди и туманы, могут существенно затруднить автомобильные перевозки, приводя к задержкам и необходимости выбора альтернативных маршрутов.

Железнодорожные и воздушные перевозки также подвержены воздействию погоды. Весенние наводнения или снежные бури, обледенение могут временно парализовать движение поездов или ограничить возможности воздушных перевозок из-за безопасности полетов.

На водные пути влияют колебания уровня воды в реках и заморозки, что приводит к ограничениям в навигации и значительным перерывам в судоходстве. В условиях изменяющегося климата, особенно в Арктике, когда сезон таяния льдов меняется, навигация по Северному морскому пути также становится менее предсказуемой.

С одной стороны, различные негативные последствия изменений климата, такие как деградация вечной мерзлоты, изменение гидрологического режима рек и повышение уровня Мирового океана, требуют принятия мер для снижения уязвимости и рисков для транспортной инфраструктуры. С другой стороны, потепление Арктики создает новые возможности за счет увеличения сезона навигации и потребности в усилении портовой инфраструктуры, а также разнообразия услуг для оптимального использования логистического потенциала Северного морского пути.

Эффект погоды также ощущается в портах и логистических центрах, где сильные ветры или низкая видимость могут замедлить процессы загрузки и разгрузки судов, что влияет на общее время оборота грузов.

Для снижения влияния погодных условий логистические компании используют различные стратегии, такие как использование специализированного оборудования, разработка альтернативных маршрутов и распределение рисков между различными видами транспорта. Адаптация к климатическим изменениям и внедрение передовых технологий помогают сгладить негативные последствия погодных факторов, обеспечивая более стабильные и эффективные логистические операции в условиях разнообразных климатических условий России.

Потребность логистических услуг в модернизации и инновациях

Чтобы эффективно справляться с вызовами, порождаемыми быстрым развитием технологий, изменяющимися климатическими условиями и растущими ожиданиями клиентов, в современных условиях транспортная логистика требует значительного внимания к вопросам их модернизации и внедрения инноваций.

Технологический прогресс играет ключевую роль в трансформации логистики. Внедрение интернета вещей, искусственного интеллекта, анализа больших данных и автоматизации значительно повышает точность, скорость и прозрачность логистических процессов. Например, с использованием датчиков и AI возможно оптимизировать маршруты доставки, предсказывать спрос и минимизировать потери времени.

Глобализация экономики и увеличение международной торговли усиливают требования к логистическим сервисам. Клиенты ждут не только быстрой доставки и отслеживания грузов в режиме реального времени, но и гибкости в планировании и оперативной реакции на изменения в рыночных условиях. Инновационные подходы в логистике позволяют компаниям удовлетворять эти требования, улучшая уровень обслуживания и увеличивая конкурентоспособность [Голубев, Чеботарев, Чибинев, Юсупов, 2018].

Основная цель модернизации и инноваций в логистике заключается в повышении операционной эффективности и снижении издержек. Внедрение передовых технологий способствует сокращению времени доставки, улучшению управления запасами и оптимизации использования транспортных ресурсов. Это позволяет логистическим компаниям не только выживать в условиях современного рынка, но и активно развиваться, адаптируясь к изменяющимся условиям и обеспечивая устойчивый рост в будущем.

Решение этих вызовов требует комплексного подхода со стороны государственных органов, частного сектора и академической среды для разработки и реализации стратегий модернизации и развития транспортно-логистической системы России.

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 на Правительство РФ возложена задача по разработке (до 1 сентября 2024 г.) национального проекта «Эффективная транспортная система». Мы полагаем, что в национальном проекте в перспективы развития транспортной системы России будут заложены с акцентом на модернизацию инфраструктуры и повышение эффективности логистики посредством внедрения современных технологий.

С учетом изложенного, забегая вперед, попробуем спрогнозировать основные задачи транспортной отрасли (в сфере повышения качества и доступности логистических услуг), которые возможно будут заложены разработчиками в национальный проект «Эффективная транспортная система». К ним следует отнести:

1. Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры: строительство и реконструкция транспортных путей с учетом охвата отдаленных регионов, повышение пропускной способности транспортных объектов, развитие складской инфраструктуры, создание логистических хабов и распределительных центров с современными технологиями хранения и обработки грузов, обеспечивающих переключение грузов между различными видами транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный), использование механизмов государственно-частного партнерства.

2. Оптимизация логистических процессов, включающая в себя комплекс мероприятий и стратегий, направленных на повышение эффективности, снижение затрат и улучшение качества услуг в цепочке поставок: оптимизация маршрутов доставки с использованием программного

обеспечения, широкое применение мультимодальных перевозок и интеграция различных видов транспорта.

3. Цифровизация логистических технологий и автоматизация (роботизация) логистических операций: внедрение информационных систем управления складом (WMS), транспортом (TMS) и ресурсами предприятия (ERP), технологий отслеживания и мониторинга грузов в реальном времени, такие как GPS и RFID, применение Интернета вещей (IoT) для мониторинга состояния товаров и транспортных средств, оптимизация уровня складских запасов и внедрение принципов Just-in-Time (JIT), внедрение технологий кросс-докинга.

Заключение

Транспортная отрасль России сталкивается с многочисленными вызовами, которые необходимо преодолеть для повышения качества и доступности логистических услуг. Эффективное решение этих проблем требует комплексного подхода, включающего модернизацию инфраструктуры, оптимизацию логистических процессов и широкое внедрение цифровых технологий. Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры позволит устранить узкие места и обеспечить связность отдалённых регионов, улучшая пропускную способность транспортных объектов и развитие складской инфраструктуры. Оптимизация логистических процессов через использование мультимодальных перевозок и интеграцию различных видов транспорта поможет повысить эффективность и снизить затраты. Внедрение современных цифровых технологий, таких как системы управления складом и транспортом, технологии отслеживания и мониторинга, а также применение Интернета вещей, обеспечит прозрачность и контроль на всех этапах цепочки поставок, повысив точность и скорость логистических операций.

Эти меры позволят не только усовершенствовать логистические услуги внутри страны, но и усилить конкурентные позиции России на международном рынке. Для успешного внедрения этих стратегий необходимо тесное сотрудничество между государственными органами, частным сектором и научным сообществом, что позволит разработать и реализовать эффективные решения для развития транспортно-логистической системы России. Национальный проект «Эффективная транспортная система» может стать ключевым инструментом в достижении этих целей, закладывая основы для устойчивого роста и развития транспортной отрасли в будущем.

Библиография

1. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
2. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».
3. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р).
4. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), С. 20.
5. <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>.
6. Шарантаев А.Г., Морозова И.А. Система управления перевозками (TMS). Перспективы внедрения в России // The scientific heritage №107 (2023), С. 20-23.
7. Голубев С.С., Чеботарев С.С., Чибинев А.М., Юсупов Р.М. Методология научно-технологического прогнозирования Российской Федерации в современных условиях. М.: Креативная экономика, 2018. – 282 с.
8. Векторы управления инновациями высокотехнологичных организаций промышленности: методологические

- аспекты: монография / Чеботарев С.С., Проскурин Б.В., Ельшин В.А. – Москва: РУСАЙНС, 2022 г. – 148 с.
9. Чеботарев С.С., Ельшин В.А., Черныш А.Я. Методология стратегического управления высокотехнологичными промышленными предприятиями на основе теории эффективности и инвестиционного анализа: монография / С.С. Чеботарев, В.А. Ельшин, А.Я. Черныш; под научной ред. С.С. Чеботарева. – Москва: Русайнс, 2003. – 184 с.

The main tasks of the transport industry in the field of improving the quality and accessibility of logistics services for the Russian consumer

Stanislav S. Chebotarev

Doctor of Economics, Professor,
Head of the Department of Methodological and Economic Research,
Research Institute of Automatic Equipment
named after Academician V.S. Semenikhin,
Chief Researcher
Volzhsky State University of Water Transport,
603005, 5, Nesterov str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;
e-mail: StSt57@yandex.ru

Il'ya V. Bondar'

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor
Prince Alexander Nevsky Military University
of the Ministry of Defense of the Russian Federation,
125047, 14, Bolshaya Sadovaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: ilya.vl.bondar@gmail.com

Abstract

The article examines the transport and logistics system of the Russian Federation, which has a critical role in the economic development of the country, ensuring the movement of goods and services both domestically and internationally. The main tasks of the transport industry aimed at improving the quality and accessibility of logistics services for the Russian consumer are formulated. The current challenges are analyzed, such as insufficient infrastructure in remote regions, high transport costs, low efficiency of logistics processes and dependence on weather conditions. Strategic solutions are discussed, including the modernization of transport and logistics infrastructure, optimization of logistics processes and the introduction of digital technologies. The measures aimed at improving the capacity of transport facilities, the development of warehouse infrastructure, the integration of multimodal transportation and the use of information management systems are described. The need for an integrated approach and close cooperation between government agencies, the private sector and the scientific community is emphasized in order to successfully solve transport problems and increase Russia's competitiveness in the international market. The national project "Efficient Transport System" is considered as a key tool for achieving sustainable growth and development of the transport industry.

For citation

Chebotarev S.S., Bondar' I.V. (2024) Osnovnye zadachi transportnoi otrasli v sfere povysheniya kachestva i dostupnosti logisticheskikh uslug dlya rossiiskogo potrebitelya [The main tasks of the transport industry in the field of improving the quality and accessibility of logistics services for the Russian consumer]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (6A), pp. 229-239. DOI: 10.34670/AR.2024.30.45.025

Keywords

Inland waterways, high-speed highways, cross-docking, logistics technologies, logistics hubs, logistical constraints, infrastructure modernization, multimodal systems, transport and logistics system, transport infrastructure, transport strategy, transport costs, Just-in-Time (JIT).

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated May 7, 2018 No. 204 "On National goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024".
2. Decree of the President of the Russian Federation No. 309 dated May 7, 2024 "On the National Development Goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036".
3. A comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure for the period up to 2024 (approved by Order of the Government of the Russian Federation No. 2101-r dated September 30, 2018).
4. Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035 (approved by Order of the Government of the Russian Federation dated November 27, 2021 No. 3363-p), p. 20.
5. <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>.
6. Sharantaev A.G., Morozova I.A. Transportation Management System (TMS). Prospects for implementation in Russia // The scientific heritage No.107 (2023), pp. 20-23.
7. Golubev S.S., Chebotarev S.S., Chibinev A.M., Yusupov R.M. Methodology of scientific and technological forecasting of the Russian Federation in modern conditions. M.: Creative Economy, 2018. – 282 p.
8. Vectors of innovation management of high-tech industrial organizations: methodological aspects: monograph / Chebotarev S.S., Proskurin B.V., Elshin V.A. – Moscow: RUSAINS, 2022 - 148 p
9. Chebotarev S.S., Elshin V.A., Chernysh A.Ya. Methodology of strategic management of high-tech industrial enterprises based on the theory of efficiency and investment analysis: monograph / S.S. Chebotarev, V.A. Elshin, A.Ya Chernysh; under the scientific editorship of S.S. Chebotarev. – Moscow: Rusains, 2003. – 184 p.