

УДК 656.1

## УСИЛЕНИЕ РОЛИ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

### STRENGTHENING THE ROLE OF SCIENTIFIC AND TECHNICAL SUPPORT IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY

**Надирян София Леоновна**  
Кубанский государственный  
технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Nadiryan Sofia Levonovna**  
Kuban state technological university  
sofi008008@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрен вопрос усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли. Экономика Российской Федерации в наше время столкнулась перед чередой вызовов, качество и характер которых зависят от сочетаний трёх фундаментальных факторов. Для превращения Российской Федерации из экспортёра углеводородов в экспортёра высокотехнологичной и глубоко переработанной продукции необходимо придерживаться пути развития транспортной системы по инновационному варианту.

**Annotation.** In the article the question of strengthening the role of scientific and technical support in the development of the transport industry. The economy of the Russian Federation in our time met in front of a succession of calls, the quality and nature of which depend on combinations of three fundamental factors. To transform the Russian Federation from an exporter of hydrocarbons to a net exporter of high-tech and deep processed products must adhere to the development of the transport system for the innovative option.

**Ключевые слова:** инновации, экономик, транспортная инфраструктура, транспортная стратегия, капитал, услуга.

**Keywords:** innovation, economies, transport infrastructure, transport strategy, capital and services.

Экономика Российской Федерации в наше время столкнулась перед чередой вызовов, качество и характер которых зависят от сочетаний трёх фундаментальных факторов, а именно:

- усиление мировой конкуренции, которая охватывает обширные рынки товаров, капитала и услуг;
- увеличение роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии страны;
- исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

Основными системными проблемами развития транспортной отрасли РФ являются:

- территориальные и структурные диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры страны;
- слабый уровень мобильности населения и доступности транспортных услуг;
- низкое качество оказания транспортных услуг;
- недостаточный рост экспорта транспортных услуг, и соответственно использования транзитного потенциала страны;
- низкий уровень обеспечения транспортной безопасности;
- постоянный рост отрицательного влияния транспорта на экологическую обстановку [1, 2].

Существует два варианта развития транспортной системы РФ – это базовый (консервативный) и инновационный.

Базовый (консервативный) вариант строится на ускоренном росте транспортной инфраструктуры страны, преимущественно для транспортного обеспечения, а также освоения новых месторождений полезных ископаемых и увеличение топливно-сырьевого экспорта, осуществление преимущественного потенциала страны в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг.

Особенности данного варианта состоят в:

- диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и строительство соответствующей инфраструктуры;

- реализации крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, а именно на континентальном шельфе, в Сибири и на Дальнем Востоке»;

- росте экспортного потенциала сжиженного природного газа до 60 млрд куб. метров в 2030 году;

- развитии транспортной инфраструктуры, позволяющей обеспечивать транзитный потенциал страны;

- росте потребления, и соответственно внутригосударственных перевозок угля;

- низком росте объема экспортных перевозок и резком увеличении объема импортных перевозок товаров с высокой степенью обработки, а именно продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- увеличении объемов перевозок как пассажирских, так и грузовых, и разнообразия продуктов переработки сырья и топлива, а также продукции машиностроения;

- неспадающих темпах роста численности парка личных транспортных средств при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;

- увеличении потребности в реконструкции и строительстве транспортной сети, соединяющей новые и старые жилые районы в крупных городах и пригородные зоны городов с местами приложения рабочей силы [3, 4].

В ходе реализации данного варианта развитие транспортной системы страны будет осуществляться в основном в мегаполисах и прилегающей к ней территории, и в регионах с постоянными темпами роста - это юг страны, Сибирь и Дальний Восток.

Базовый (консервативный) вариант имеет ряд негативных последствий для будущего социально-экономического развития страны и обеспечения общенациональной безопасности, а именно:

- потребность в создании больших запасов пропускной способности транспортной сети на ключевых направлениях из-за вероятно резких колебаний спроса на перевозки экспортных массовых грузов по объемам, номенклатуре и направлениям в связи с изменением конъюнктуры на мировых рынках сырьевых и топливных товаров;

- существенное уменьшение показателей экономической эффективности перевозок из-за роста неуравновешенности в экспортно-импортных грузовых потоках;

- недостаточный рост мобильности населения страны, что является одной из причин недостаточного роста качества человеческого капитала в РФ;

- доступность транспортных услуг для регионов страны и населения будет значительно различаться;

- увеличение нагрузки на бюджет страны, в связи с финансированием ремонта и строительства автомобильных дорог, а также их содержанием.

Инновационный вариант строится на ускоренном и сбалансированном развитии транспортного комплекса России, что позволит в будущем обеспечить условия для роста экономики, перехода к полицентрической модели пространственного развития страны, а также улучшения качества жизни населения.

Отличительные особенности развития транспортной системы по инновационному варианту от базового:

- резкий рост экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, темпы роста которых будут в два с половиной раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

- соответствующий базовому (консервативному) варианту объем экспорта сжиженного природного газа;

- усиление роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации движения товаров;

- увеличение пользования общественного транспорта населением страны;

- потребность в строительстве и реконструкции транспортной сети страны;

- увеличение зависимости экономики и населения страны от скорости и времени доставки пассажиров и грузов [4, 5].

В ходе освоения данного варианта, развитие транспортной системы РФ наряду со столичными агломерациями будет сосредоточено также в городах, где имеются мощный человеческий и инновационный капитал.

Инновационный вариант характеризуется значительным увеличением расходов на развитие транспортной инфраструктуры страны. Он предполагает намного более сложную модель, предназначенную для управления и развития транспорта как для бизнеса, так для государства, связанную с инвестициями в высокотехнологичные проекты. Но в большей части основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных по мировым меркам профессиональных кадров на уровне государства и на уровне корпораций, а также неэффективностью механизмов координации усилий.

Освоение инновационного варианта даст возможность решить основные задачи, которые стоящие перед РФ, а именно:

- мобильность населения страны будет на уровне развитых стран, что станет важнейшим фактором улучшения качества человеческого капитала в России. Транспортная мобильность социальных групп будет увеличиваться опережающими темпами по сравнению с ростом внутреннего валового продукта и составит в 2030 году 15,5 тыс. пасс.-км на одного человека (223 процента к уровню 2011 года);

- усилится конкурентоспособность российских услуг и товаров на мировых рынках из-за равномерного развития транспортной системы страны. Посредством опережающего роста высокотехнологичных, а также других секторов экономики при дальнейшем увеличении объемов перевозок грузов и пассажиров, а доля транспорта в структуре добавленной стоимости сократится с 6,2 процента в 2010 году до 4–4,5 процента внутреннего валового продукта в 2030 году, что означает относительное снижение транспортных издержек;

- уменьшится различие в доступности услуг транспорта для регионов и населения страны;

- оптимизация транспортных издержек экономики, посредством роста экономической эффективности грузовых и пассажирских перевозок и повышение доступности транспортных услуг для граждан.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

- честную конкуренцию рынка транспортных услуг;
- доступность транспортных услуг для граждан;
- рост количества внутригосударственных перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе России;

- разнообразие и улучшение качества транспортных услуг с помощью применения современных логистических, транспортных, а также информационно-телекоммуникационных технологий, использование передовых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

- рост производительности труда, а также энергоэффективности транспортного комплекса;

- превращение РФ в лидера по экспортеру транспортных услуг;

- интеграцию транспортной системы страны в евразийское транспортное пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;

- высокую мобильность населения;

- заинтересованность транспортных компаний в инновационной активности, замена на современные технические и транспортных средств с учетом развития российского автопрома;

- улучшение профессионализма и квалификации работников, участвующих в транспортной деятельности, улучшение их социального и материального обеспечения, а также создание безопасных условий труда;

- рост надежности и безопасности транспортной системы, за счет улучшения экологии, снижения количества катастроф и аварий, травм и смертности в ДТП;

- создание и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;

- привлечение больших инвестиций в транспортную отрасль [5].

Главными приоритетами Транспортной стратегии в отношении видов транспортной деятельности являются:

- 1) общесоциальные:
  - высокая доступность транспортных услуг, а также мобильность населения страны;
  - снижение ДТП, повышение безопасности транспорта;
  - улучшение экологической обстановки в стране, посредством снижения загрязнения транспортом окружающей среды;
- 2) общеэкономические:
  - осуществление транспортной отрасли, в полной мере, высококачественных транспортных услуг, позволяющих обеспечить запланированные темпы роста ВВП страны;
  - максимально возможное сокращение удельных транспортных издержек, входящих в конечную цену продукции;
  - рост ритмичности и скорости продвижения партий товаров;
  - применение новых технологий в строительстве и содержании транспортной инфраструктуры;
  - проведение новой эффективной тарифной политики государством;
  - применение передовых механизмов развития экономической конкурентной среды, не исключая государственно-частное партнерство;
  - координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей;
- 3) общетранспортные:
  - выход в рентабельность транспортных систем;
  - применение инновационных товаротранспортных технологий, которые будут соответствовать лучшим мировым достижениям;
  - подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;
  - рост производительности, так и качества труда на транспорте;
  - создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
  - снижение энергоемкости;
  - создание инвестиционных условий для транспортной отрасли страны, что обеспечит ее развитие высоким темпом;
  - повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта страны;
  - развитие отечественного машиностроения и отраслей до уровня, который будет необходим для плановой реализации Транспортной стратегии страны [3].

Для превращения Российской Федерации из экспортёра углеводородов в экспортера высокотехнологичной и глубоко переработанной продукции необходимо придерживаться пути развития транспортной системы по инновационному варианту. Что позволит сделать экономику страны более разноплановой и менее зависимой от международной обстановки. Но реализация данной стратегии потребует большое количество как денежных, так и человеческих ресурсов.

### Литература:

1. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Особенности системы транспортного обслуживания производственных предприятий в регионе // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3. – С. 120–122.
2. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Методические основы оценки эффективности системы управления безопасностью движения на автотранспортных предприятиях. – Краснодар, 2015. – С. 242.
3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Запривода А.В. Методика оценки эффективности обеспечения безопасности движения на предприятиях автомобильного транспорта // Энерго- и ресурсосбережение: промышленность и транспорт. – 2013. – Т. 6. – № 10 (113). – С. 69–71.
4. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Парневая А.И. Развитие терминальной системы при международных перевозках // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 4. – С. 11–14.
5. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Адамян Г.В. Ответственность перевозчика по договору международной автомобильной перевозки // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 4. – С. 1–10.

**References:**

1. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Nedashkovskaya A.O. Features of system of transport service of manufacturing enterprises in the region // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – No. 3. – P. 120–122.
2. Konovalova T.V., Nadiryan S.L. Methodical bases of assessment of efficiency of a control system of traffic safety at the motor transportation enterprises. – Krasnodar, 2015. – P. 242.
3. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Zaprivoda A.V. Metodika of assessment of efficiency of safety of the movement at the enterprises of the motor transport // Energo and resource-saving: industry and transport. – 2013. – T. 6. – No. 10 (113). – P. 69–71.
4. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Parnevaya A.I. Development of terminal system at international transport // Scientific works of the Kuban state technology university. – 2015. – No. 4. – P. 11–14.
5. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Adamyan G.V. Otvetstvennost of carrier under the contract of the international automobile transportation // Scientific works of the Kuban state technology university. – 2015. – No. 4. – P. 1–10.