

УДК 656.073

**КАРДИНАЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ  
И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ С УЧЕТОМ РАЗВИТИЯ  
ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ,  
УСИЛЕНИЕ РОЛИ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

**MAJOR RENOVATION OF TRANSPORT AND TECHNICAL MEANS IN VIEW  
OF DEVELOPMENT OF DOMESTIC TRANSPORT MACHINE-BUILDING,  
THE STRENGTHENING OF THE SCIENTIFIC AND TECHNICAL SUPPORT  
IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY**

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

**Зайкова Лидия Григорьевна**  
Кубанский государственный  
технологический университет

**Горохова Анна Алексеевна**  
Кубанский государственный  
технологический университет

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы о вариантах развития транспортной системы РФ, которые позволят сделать экономику страны более разноплановой и менее зависимой от международной обстановки. Для этого необходимо придерживаться пути развития транспортной системы по инновационному варианту. Инновационный вариант строится на ускоренном и сбалансированном развитии транспортного комплекса России, что поможет в будущем обеспечить условия для роста экономики, перехода к полицентрической модели пространственного развития страны, а также улучшения качества жизни населения.

**Ключевые слова:** варианты развития транспортной системы, инновационный вариант, улучшение качества жизни.

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

**Zaikova Lydiya Gregorevna**  
Kuban state technological university

**Gorokhova Anna Alekseevna**  
Kuban state technological university

**Annotation.** In the article the questions on options for the development of the transport system of the Russian Federation, which will make the economy more diverse and less dependent on the international situation. To do this, follow the development of the transport system for the innovative option. An innovative option is based on the accelerated and balanced development of transport complex of Russia, which will help in the future to provide the conditions for economic growth, the transition to a polycentric model of spatial development of the country and improve the quality of life of the population.

**Keywords:** options for the development of the transport system, an innovative option, improving the quality of life.

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].

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 [2, 7, 8].

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 [3, 5, 6].

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 транспортно-го 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 технических 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 [2, 3, 4].

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 отраслью, 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 [1, 8].

Для превращения Российской Федерации из экспортёра углеводородов в экспортёра 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. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Вычислительная техника и сети в отрасли. – Краснодар, 2014.

2. Изюмский А.А., Надирян С.Л., Сенин И.С. Основные направления профилактики детского травматизма на дорогах // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2013. – Т. 2. – № 2 (71). – С. 282–285.
3. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Методика выбора системы транспортного обслуживания производственных предприятий // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 11–2. – С. 38–40.
4. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Направления повышения безопасности на предприятиях автомобильного транспорта // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2013. – № 4. – С. 78–79.
5. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Пути повышения эффективности системы обеспечения безопасности движения на автомобильном транспорте // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 4. – С. 431–441.
6. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Чернобривец Е.О. Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 6. – С. 68–72.
7. Надирян С.Л., Изюмский А.А. Основные направления в области транспортной безопасности : в сборнике: Перспективы развития и безопасность автотранспортного комплекса. – 2013. – С. 236–239.
8. Надирян С.Л., Изюмский А.А., Кирий К.А. Транспортная безопасность, как фактор развития автомобильной отрасли // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2013. – № 3. – С. 69–71.

#### References:

1. Izyumsky A.A., Nadiryayn S.L., Senin I.S. Computer facilities and networks in branch. – Krasnodar, 2014.
2. Izyumsky A.A., Nadiryayn S.L., Senin I.S. The main directions of prevention of children's traumatism on roads // the Bulletin of the Saratov state technical university. – 2013. – Т. 2. – No. 2 (71). – P. 282–285.
3. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L., Nedashkovsky A.O. Metodika of the choice of system of transport service of manufacturing enterprises // Humanitarian, social and economic and social sciences. – 2015. – No. 11–2. – P. 38–40.
4. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L. The directions of increase in safety at the enterprises of the motor transport // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – Krasnodar : Izdatelsky Dom – Yug, 2013. – No. 4. – P. 78–79.
5. Konovalova T.V., Nadiryayn S.L. Ways of increase in system effectiveness of safety of the movement on the motor transport // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – No. 4. – P. 431–441.
6. Kuzmina M.A., Nadiryayn S.L., Chernobrivets E.O. Main concepts of development of technologies of multimodal transportations // Scientific works of the Kuban state technological university. – 2015. – No. 6. – P. 68–72.
7. Nadiryayn S.L., Izyumsky A.A. The main directions in the field of transport safety : in the collection: Prospects of development and safety of a motor transportation complex. – 2013. – P. 236–239.
8. Nadiryayn S.L., Izyumsky A.A., Kiry K.A. Transport safety as factor of development of automobile branch // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – Krasnodar : Izdatelsky Dom – Yug, 2013. – No. 3. – P. 69–71.