

УДК 656.073

ЕДИНАЯ ОПОРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ: О НОВОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ КОНЦЕПТУАЛЬНО
A UNITED SUPPORTING TRANSPORT NETWORK: ABOUT THE
NEW TRANSPORT STRATEGY CONCEPTUALLY

Черноиваненко В.С., Куприна А.С.

Научный руководитель – Гамзюк О.В., ассистент
Белорусский государственный экономический университет
г. Минск, Беларусь

kuprinastyaa@gmail.com

V. Chernoiivanenko, A. Kuprina

Supervisor – Gamzuk O., Assistant

Belarusian state economic university, Minsk, Belarus

Аннотация. Благодаря введению новых технологий для развития логистики, в области грузоперевозок появляется новый механизм – Единая опорная транспортная сеть. В данной статье мы рассмотрели основную задачу механизма, его основу, а также принципы развития.

Abstract. Thanks to the introduction of new technologies for the development of logistics, a new mechanism appears in the field of transportation – a United supporting transport network. In this article we have considered the main task of the mechanism, its basis, and the principles of development.

Ключевые слова: логистика, Единая опорная транспортная сеть, мультимодальные перевозки, транспортно-экономический баланс.
Key words: logistics, United supporting transport network, multimodal services, transport and economic balance.

Введение.

19 октября 2021 года на заседании Госсовета под председательством президента РФ Владимира Путина была представлена Транспортная стратегия до 2030 года, включающая такой механизм, как Единая опорная транспортная сеть.

Единая опорная транспортная сеть – сбалансированная и связанная транспортная сеть, объединяющая в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта и

обеспечивающая функциональное единство транспортной системы, устойчивую взаимосвязь и пространственное развитие крупнейших населенных пунктов, экономических центров, основных минерально-сырьевых и производственных зон [1].

Основной задачей Единой опорной транспортной сети является объединение всех элементов в единое целое для создания мультимодальных сервисов.

Основная часть.

ЕОТС включает в себя опорные сети:

- автомобильных и железных дорог;
- инфраструктуры гражданской авиации;
- водного транспорта.

К 2030 году все объекты транспортной сети будут обеспечены доступом к сотовой связи и интернету формата 4G и выше. Инфраструктура ключевых маршрутов должна быть подготовлена к внедрению беспилотного транспорта.

Важнейшим аспектом Транспортной стратегии является достижение на основе научно-технического прогресса такого развития и использования материально-технической базы, которые будут полностью, своевременно и качественно удовлетворять общественные транспортные потребности, как каждого отдельного региона, так и экономики, и населения страны в целом [2]. Следовательно, развитие ЕОТС происходит на основе транспортно-экономического баланса.

При разработке транспортно-экономического баланса учитываются мощности различных видов транспорта, приоритетные направления территориального развития инфраструктуры, согласование развития мощностей основных транспортных узлов и подходов к ним.

Транспортно-экономический баланс призван обеспечить:

- тесную взаимосвязь прогнозов работы транспорта с перспективными социально-экономическими и внешнеторговыми параметрами национального развития;
- взаимосвязь с международными стратегиями и прогнозами развития региональной и мировой торговли, энергетики и товарных рынков;

– возможности использования экономико-математического инструментария для определения прогнозных параметров работы транспорта – объемов и направлений перевозок грузов во взаимосвязи с макроэкономическими параметрами социально-экономического развития [3].

Стратегия впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг, и одна из ее целей - развитие мультимодальной логистики, т.е. совмещающей разные виды перевозок, самые удобные для каждого конкретного случая.

Мультимодальные перевозки (также известные как комбинированные перевозки) являются альтернативой 100 %-ным автомобильным перевозкам, которые объединяют по меньшей мере два различных вида транспорта для завершения пути от производственных подразделений до конечных пользователей. Единица погрузки (контейнер) остается неизменной на протяжении всего транзита, поэтому переход с одного режима на другой не требует разгрузки товара.

Взгляд на некоторые преимущества мультимодальных перевозок объясняет, почему в будущем им будет уделяться особое внимание:

- более быстрая доставка;
- повышение безопасности товаров;
- оптимизированные транспортные расходы на товары народного потребления;
- увеличенная грузоподъемность, превышающая грузоподъемность автомобильного транспорта;
- снижение воздействия на окружающую среду [6].

На долю доставки последней мили приходится почти 20% расходов на транспортировку товаров, и это пункт повестки дня номер один для специалистов по логистике во всем мире: необходимо разработать организационные рамки для согласования со стратегиями деловой торговли и соответствия существующей городской и экологической политике.

Это может быть тем случаем, когда мультимодальные перевозки используют свое влияние. Фактически, эксперименты с комбинированными перевозками уже множатся, и в городских районах материализуются общие логистические платформы.

Отвечая на вопрос «Что такое мультимодальные перевозки?» нельзя обойти стороной преимущества данного вида транспортных услуг.

- снижение расходов на доставку груза;
- минимизация срока доставки;
- обеспечение безопасности доставки;
- транспортировка по единому документу;
- весь процесс в одних руках;
- один ответственный за груз на протяжении всего маршрута.

Можно сделать вывод, что на сегодняшний день, организация мультимодальных перевозок – лучшее решение при транспортировке груза в труднодоступные, отдалённые регионы.

Россия обладает транспортной сетью, ориентированной на внешний мир, и имеет при этом хорошую проходимость внутри собственной национальной территории. В настоящее время на территории Российской Федерации сформировались и продолжают активно развиваться несколько мультимодальных транспортных узлов федерального уровня:

- коридор «Север-Юг»;
- коридор «Транссиб»;
- панъевропейский коридор №1;
- панъевропейский коридор №9;
- коридор «Приморье-1»;
- коридор «Приморье-2» [5].

Наиболее масштабное развитие ЕОТС получит в направлении «Запад — Восток». За счет строительства новых и реконструкции существующих автомобильных дорог будет сформировано бесшовное скоростное автомобильное сообщение от границы с Беларусью через Смоленск, Москву, Казань и Екатеринбург в Тюмень, Челябинск и крупнейшие города Сибири, с ответвлением на Казахстан. Время в пути от Екатеринбурга до Санкт-Петербурга сократится с 30 до 17,5 часов. В 2030 году планируется начать строительство новой автомобильной трассы «Меридиан» от границы с Казахстаном до Беларуси.

Одним из принципов развития Единой опорной транспортной сети является ликвидация узких мест на транспортной сети. Здесь особое внимание уделяется развитию коридора «Север-Юг»:

планируется увеличение на 13 млн. тонн транзитной пропускной способности Единой глубоководной системы.

Выделяется ещё несколько принципов развития ЕОТС:

- создание условий для достижения целевых параметров транспортной доступности;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры, поддержание ее нормативного состояния;
- опережающее развитие транспортной сети в Арктической зоне России;
- вклад в достижение целей устойчивого развития ООН и соответствие принципам качественного экологического, социального и корпоративного управления [1].

Заключение.

«Все дороги идут везде» – так можно будет назвать результат выполнения Транспортной стратегии. Исходя из вышеперечисленного, можно сделать вывод, что механизм Единой опорной транспортной сети имеет место быть. Уже сейчас идут работы по реконструированию федеральных трасс. Развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» позволит укрепить экономические связи между регионами РФ. Будет сокращаться время пути между крупными городами внутри страны. Другими словами, реализация Транспортной стратегии позволит обеспечить новый уровень качества транспортных услуг для потребителей, а именно:

- для пассажиров: повышение качества жизни за счет более высокой доступности услуг, их безопасности и экологичности;
- для грузоотправителей: создание условий для эффективных бесшовных грузоперевозок с высоким уровнем качества, скорости и сниженной себестоимостью.

Получит ли Беларусь какие-либо выгоды от этого? В Беларуси принята собственная государственная программа «Транспортный комплекс» сроком с 2021 по 2025 года. Её цели, в целом, совпадают с Транспортной стратегией Российской Федерации. Однако, мы считаем, что ЕОТС является эффективным способом снижения затрат на логистические операции для каждой из стран-партнеров. Данная система позволит укрепить межгосударственные социально-

экономические отношения, так как с помощью ЕОТС специалистам предоставлена возможность прийти к выгодным договорным условиям не только в сфере транспортировки продукции, но также в сфере экологии, вопрос о которой часто поднимается в наши дни.

Литература

1. Проект Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Утверждено распоряжением Правительства РФ. – 282 с.

2. Жуков Е.А., Федоренко А.И. О методологии разработки транспортно-экономического баланса [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-metodologii-razrabotki-transportno-ekonomicheskikh-balansov-1/viewer>. Дата обращения: 04.11.2021.

3. Транспортно-экономический баланс Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mintrans.org/ru/transportnoe-planirovanie-i-modelirovanie/transportno-ekonomicheskij-balans-rossijskoj-federacii/>. Дата обращения: 04.11.2021.

4. Евсеев О.В., Мурашов В.В., Забоев А.И., Земцов А.А., Буслов В.Н., Шубин А.В., Широков А.А., Шубин А.В., Уразов А.С., Аникина Е.М. Транспортно-экономический баланс и его роль в координации транспортного планирования в условиях цифровой трансформации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-ekonomicheskij-balans-i-ego-rol-v-koordinatsii-transportnogo-planirovaniya-v-usloviyah-tsifrovoy-transformatsii/viewer>. Дата обращения: 04.11.2021.

5. Алексеева, Е.С. Создание транспортных коридоров и транспортных узлов в России – объективная необходимость / Е.С. Алексеева; Санкт-Петерб. гос. ун-т водных коммуникаций. – СПб., 2008.

6. Еремеева, Л.Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки: учеб. пособие / Л.Э. Еремеева. – Сыктывкар: СЛИ, 2014. – 144 с.

Представлено 05.11.2021.