DOI: 10.22394/2070-8378-2019-21-5-60-67

Развитие региональной транспортно-логистической системы доставки грузов (на примере Самарской области)

КАРОЛИНА АЛЕКСАНДРОВНА СИКИРИНСКАЯ, аспирант факультета государственного управления экономикой Института государственной службы и управления
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (119606, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 84). E-mail: sikirinskaya-ka@ranepa.ru

Аннотация: В исследовании применялись методики системного и сравнительного анализа, что позволило проследить основные тенденции транспортно-логистического рынка России в целом и регионального рынка Самарской области в частности. Картографический метод использовался для проведения практического районирования и рентабельного планирования развития транспортной инфраструктуры в регионах. Для характеристики конкретного региона (на примере Самарской области) был применен SWOT- и PEST-анализ. Совершенствование региональных транспортных систем не только способствует развитию экономики того или иного субъекта Российской Федерации, но и увеличивает экономическое благосостояние страны в целом. При постоянном увеличении внешнеэкономических связей, росте диверсифицированной продукции становится очевидным, что транспорт и транспортная инфраструктура является одной из крупнейших базовых отраслей народно-хозяйственного комплекса страны, а также составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Автором предложены конкретные комплексные решения, позволяющие повысить инвестиционную привлекательность рынка транспортных услуг. Необходима разработка новой долгосрочной транспортной стратегии в регионах страны. Выводы, сделанные в данной статье, могут быть использованы в качестве материала для написания целевой программы, направленной на создание единой политики в области транспортной логистики. Материалы работы могут быть востребованы профильными министерствами и подведомственными структурами Российской Федерации, а также российскими и зарубежными авторами при разработке теоретических основ своих исследований.

Ключевые слова: транспорт, логистика, экономическая география, регион, интеграционные процессы, внешнеэкономическая деятельность, внешнеэкономические связи

Статья поступила в редакцию 4 июня 2019 года.

Сикиринская К.А. Развитие региональной транспортно-логистической системы доставки грузов (на примере Самарской области). *Государственная служба*. 2019. № 5. С. 60–67.

DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM FOR THE DELIVERY OF GOODS (ON THE EXAMPLE OF THE SAMARA REGION)

KAROLINA A. SIKIRINSKAYA, postgraduate student of the Institute of Public Administration and Civil Service Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (84, prospekt Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119606). E-mail: sikirinskaya-ka@ranepa.ru

Abstract: The study used methods of systematic and comparative analysis, which allowed tracing the main trends of the transport and logistics market of Russia in general and the regional market of the Samara region in particular. The cartographic method was used for practical zoning and cost-effective planning of transport infrastructure development in the regions. SWOT and PEST analysis was used to characterize a particular region (on the example of the Samara region). Improving regional transport systems not only contributes to the development of the economy of a particular subject of the Russian Federation, but also increases the economic well-being of the country as a whole. With the constant increase in foreign economic relations, the growth of diversified products, it becomes obvious that transport and transport infrastructure is one of the largest basic sectors of the national economic complex of the country, as well as an integral part of the production and social infrastructure. The author proposes specific complex solutions to increase the investment attractiveness of the transport services market. It is necessary to develop a new long-term transport strategy in the regions of the country. The conclusions drawn in this article can be used as a material for writing a targeted program aimed at creating a unified policy in the field of transport logistics. The materials of the work can be demanded by the relevant ministries and subordinate structures of the Russian Federation, as well as by Russian and foreign authors in the development of the theoretical foundations of their research..

Keywords: transport, logistics, economic geography, region, integration processes, foreign economic activity, foreign economic relations

The article was received on June 4, 2019

Sikirinskaya K.A. Development of regional transport and logistics system for the delivery of goods (on the example of the Samara region). *Gosudarstvennaya sluzhba.* 2019. No 5. P. 60–67. In Russian

Введение

Первая половина 2018 года показала значимость глобальных рисков, связанных с ростом политики протекционизма. Помимо внешнеэкономических факторов, первостепенным для стран Евразийского экономического союза становится проблема исчерпания прежних драйверов роста и опоры исключительно на сырьевую направленность внешнеторговой политики. В таких условиях необходима выработка альтернативных решений по поиску новых резервов для активизации динамики экономик и социально-экономического развития регионов России.

При постоянном увеличении внешнеэкономических связей, росте диверсифицированной продукции становится очевидным, что транспорт и транспортная инфраструктура является одной из крупнейших базовых отраслей народно-хозяйственного комплекса страны, а также составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Специфика развития этой отрасли заключается не только в проведении транспортных коммуникаций, которые будут объединять все районы и создавать единое экономическое пространство с углублением интеграции в глобальную экономическую систему, но и в стимулировании экономического роста.

Технологическая и техническая модернизация региональной транспортной инфраструктуры

Государство, несомненно, заинтересовано в активном развитии торговых процессов за счет технологической и технической модернизации региональной транспортной инфраструктуры, которая приобретает первостепенное значение в условиях переориентации внешнеторговой политики России (согласно Внешнеэкономической стратегии Российской Федерации до 2020 года). Так, ключевыми направлениями становятся: развитие собственного экономически эффективного регионального пространства, наращивание сотрудничества со странами Евразийского экономического союза в рамках региональной подсистемы, установление через регионы Российской Федерации граничащие с Азиатско-Тихоокеанским регионом прочных торгово-экономических связей с Восточной Азией.

В работах многих российских ученых полностью освещены вопросы, которые входят в сферу транспортной логистики (И.В. Пустохина, Т.А. Прокофьева, А.Н. Спартак, С.В. Саркисова, В.И. Сергеева, К.В. Холопов). Анализ процесса евразийской экономической интеграции стран, входящих в Евразийский экономический союз, и развития региональных транспортных систем дан у следующих авторов: О.В. Буторина, Л.Б. Вардомский, Е.Ю. Винокуров, С.Ю. Глазьев, Р.С. Гринберг, В.Л. Иноземцев, Е.М. Кузьмина, А.Ю. Кнобель, А.М. Либман, А.А. Медков, Т.А. Мансуров, Н.С. Зиядуллаев, К.Х. Зоидов. Труды зарубежных ученых также описывают особенности этого процесса [Christopher, Ryals, 2014. P. 30–35; Cohen, Roussel, 2005. P. 110–216; Fettke, Loos, 2007. P. 290–410; Hertz, Alfredsson, 2003. P. 139–148].

Целью нашего исследования является разработка концептуальных предложений по модернизации транспортно-логистического комплекса с учетом влияния на пространственные изменения в региональной экономике России (на примере Самарской области). Основным объектом изучения выступает транспортно-логистический комплекс России. Предмет исследования – транспортно-логистическая система Самарской области и возможность выхода на внешний Азиатско-Тихоокеанский рынок. Теоретической основой работы служат исследования и труды зарубежных и российских ученых в сфере мировой экономики, логистики, международных отношений и внешней торговой политики.

Информационную базу составляют различные публикации регулярных официальных изданий, международных статистических центров, банков и профильных комитетов, статистические данные профильных министерств и ведомств, научно-аналитические доклады. Практическая значимость работы заключается в разработке и обосновании конкретных предложений по модернизации транспортной региональной инфраструктуры и устранении узких мест логистического процесса, а также в создании целевых программ для узловых регионов России.

Региональная экономика: структуризация и эффективная организация экономического пространства

Региональная экономика является важнейшей отраслью экономической науки, которая изучает территориальную организацию производства. Этот раздел описывает процессы, связанные с развитием рыночного хозяйства (как в отдельно взятом регионе, так и в масштабе всей страны). Основная задача описания региональных процессов – определение специфических характеристик региона с помощью SWOT-анализа для прогнозирования дальнейшего развития и формулировки конкретных рекомендаций [Арутюнова, 2010. С. 119–122].

Существует несколько основных подходов к изучению указанных процессов: регион как часть мирового хозяйственного комплекса (отдельно либо в рамках конкретного проекта) и регион как часть государства, драйвер развития национальной экономики [Андреев, Борисова, Плучевская, 2012. С. 136–185]. При этом каждый подход имеет свои методологические особенности. Для первого подхода применяются мирохозяйственный и геополитический виды анализа, которые используются в основном в мировой экономике и политологии. Второй подход применяется в национальной экономике страны и представляет собой территориально-воспроизводственный комплекс.

Основная задача любого регионального анализа – выявление проблем территории и определение способов их устранения для максимизации благосостояния населения региона и эффективности его работы в рамках национальной экономики государственных процессов [Кузнецов, 2013. С. 156–160]. В конечном

Рисунок 1. Взаимодействие территориальных пространств

Figure 1. Interaction of territorial spaces



Источник: Теория структуризации и эффективной организации экономического пространства. Файловый архив студентов StudFiles: https://studfiles.net/preview/3173470

итоге в региональной экономике выделяют несколько функций: уровень отраслевой производительности, ценообразование на товары и услуги, их распределение по сформированным каналам дистрибуции, потребление готовых товаров и услуг внутри региона. Таким образом, экономическое пространство можно разделить на несколько подуровней: макро (пространство страны в целом), мезо (пространство региона внутри страны) и микро (пространство фирм и предприятий в регионе) [Поляк, 2015. С. 140–193]. С экономической точки зрения пространство будет рассмотрено как пределы действия основных хозяйственных потоков [Носова, 2013. С. 89–93].

Из этого следует, что отдельно взятое экономическое пространство – это некая территория, которая насыщена множеством объектов и связей между ними, такими как населенные пункты, хозяйственные объекты, транспортные сети, производственные потоки и др. Каждое такое пространство обладает не только вну-

Рисунок 2. Стратегическое развитие транспортно-логистического сектора Самарской области

Figure 2. Strategic development of transport and logistics sector of Samara region



Источник: Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года. Официальный сайт Правительства Самарской области: http://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf

тренними функциональными задачами, но и связано с внешними факторами. Таким образом, взаимодействие внутренних и внешних пространств можно изобразить с помощью следующей схемы (**рисунок 1**).

Итак, почему важно знать, что означает понятие «экономическое пространство региона»? Основная цель регионального анализа – точная характеристика сильных и слабых сторон области для последующего описания процессов развития экономики. Чтобы провести модернизацию любых переменных внутрисистемного фактора, необходимо понять, насколько эффективен регион и какими конкурентными преимуществами он обладает (не только с точки зрения внутреннего межрегионального рынка, но и внешних рынков). Для любой территории выход на внешние рынки либо иные приграничные рынки не возможен без эффективно функционирующей транспортной системы [Орлова, Ульмасова, 2015. С. 310–329].

Чтобы повысить эффективность перевозочного процесса и привлечь инвестиции в транспортную отрасль, необходимо увеличить конкурентоспособность за счет сокращения двух составляющих в конечной цене товара: времени поставки товара и цены на перевозку груза [Кобелев, 2013. С. 34–38]. Таким образом, совершенствование транспортной системы будет оказывать влияние на смежные регионы. Следовательно, будет обеспечиваться связь с периферийными территориями и изменяться структура транспортных затрат на отдельных маршрутах [Вардомский, Пылин, 2014. С. 72–92]. Чтобы подробнее рассмотреть влияние развивающихся транспортно-логистических систем на экономику региона, необходимо проанализировать основные факторы на примере конкретного субъекта – Самарской области.

Стратегия социально-экономического развития и транспортно-логистический потенциал Самарской области

Выбор этого субъекта Российской Федерации был обусловлен его уникальным географическим положением. Кроме того, он является интересным с точки зрения развития более мелких регионов России и географически правильного районирования согласно модели локационного треугольника.

Самарская область входит в состав Приволжского федерального округа. Она имеет выгодное географическое положение и граничит с Саратовской, Ульяновской, Оренбургской областями, а также с Республикой Татарстан и Казахстаном. Эта территория является одним из основных бенефициаров развития транспортно-логистических коммуникаций. Выгодное географическое положение на пересечении важнейших международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» позволяет региону активизировать процесс экономических преобразований.

Самарская область – это один из крупнейших в России транспортных узлов, который обладает высоким транспортно-логистическим потенциалом в распределении грузопотоков между основными макроэкономическими регионами. Структура региональной транспортной системы Самарской области позволяет обслуживать российские и международные грузовые потоки в Казахстан, Среднюю и Юго-Восточную Азию. Экономика этого субъекта Российской Федерации является одной из наиболее быстроразвивающихся и диверсифицированных региональных экономик в стране. В области представлены почти все основные отрасли экономики. Ее основная особенность – многоотраслевая специализация (**рисунок 2**).

В общем соотношении грузовые провозные возможности используются всего на 52%, на загруженных участках – почти на 80% (Октябрьское и Уральское направления) (**рисунок 3**).

Поставки грузов из области на 25% идут в крупные северо-западные регионы (Санкт-Петербург и Ленинградская область, Москва и Московская область); по западному направлению отправляется 7–10% (Белгородская область), а по южному – около 6% грузов (Краснодарский край). В область поставляются грузы по восточному направлению из Челябинской области и Башкортостана (18%), по южному направлению – из Казахстана (через Оренбургскую область – 8%). Доля местных перевозок составляет примерно 21% от общего объема.

Регион характеризуется развитием наиболее высокотехнологичного кластера промышленности, высоким уровнем урбанизации населения, привлекательностью для трудовой миграции, выгодным географическим положением, наличием полезных ископаемых (углеводородное и минеральное сырье), благоприятными природно-климатическими условиями и наличием рекреационных ресурсов, а также благоприятным деловым климатом (**рисунок 4**).

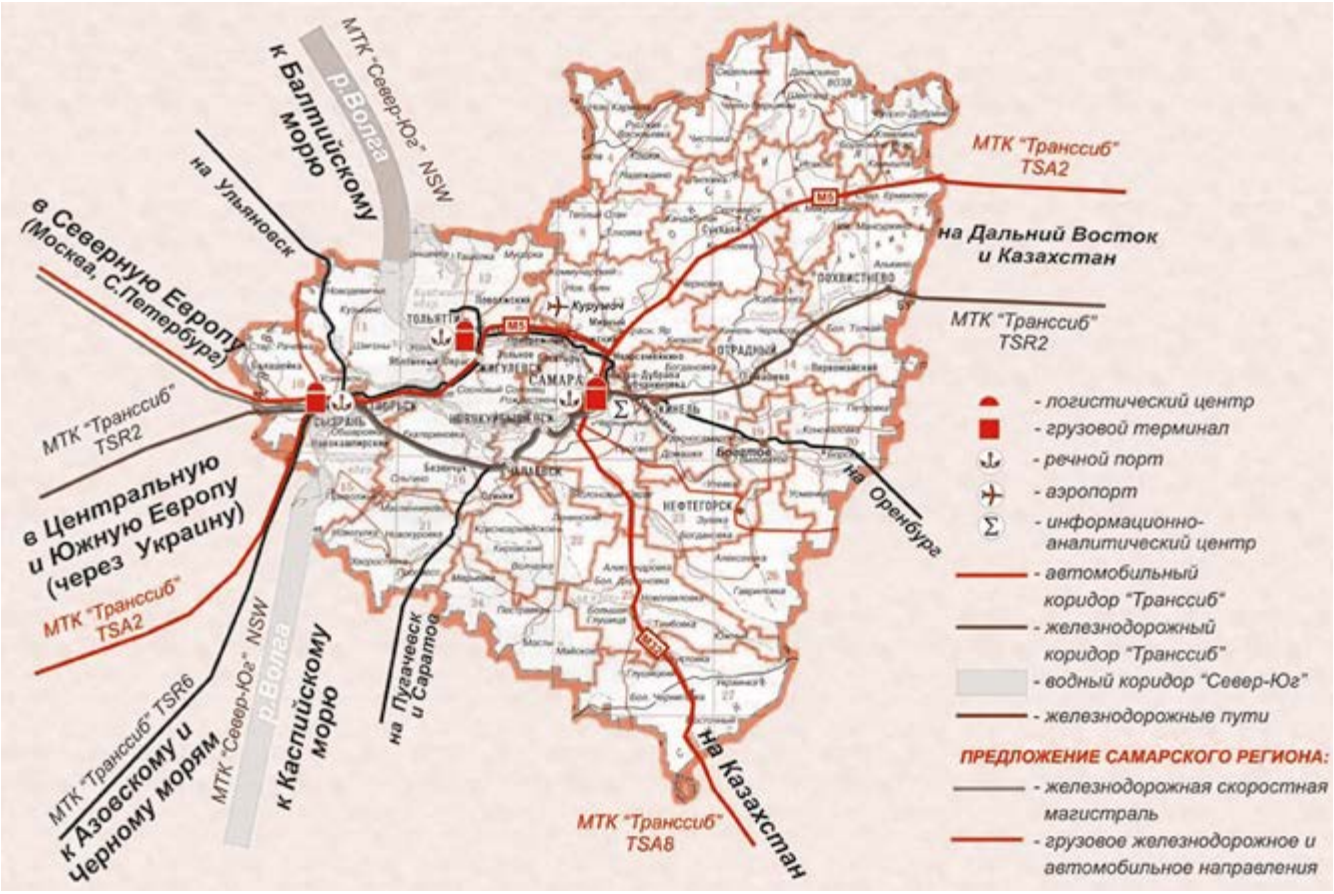
Все сильные и слабые стороны экономики региона представлены в SWOT-анализе Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года (**рисунок 5**).

В целях усовершенствования транспортно-логистической системы Правительство Самарской области сформировало координационный совет, который занимается преобразованием транспортно-логистического кластера в регионе, а также работает с продвижением проектных инициатив, направленных на модернизацию всей региональной транспортной системы.

Согласно тексту документа «Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года» развитие транспортно-логистической системы является приоритетным направлением для повышения конкурентоспособности территории в долгосрочной перспективе. На базе основных структурных элементов, которые необходимы для эффективного функционирования транспортного комплекса, планируется создание единого транспортно-логистического кластера, который будет включать строительство, эксплуатацию и ремонт соответствующей инфраструктуры, грузоперевозки, складские услуги, а также мультимодальные перевозки.

Рисунок 3. Карта транспортно-логистического обеспечения Самарской области

Figure 3. Map of transport and logistics support of the Samara region



Источник: Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года. Официальный сайт Правительства Самарской области: http://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf

Для создания такого кластера были определены три этапа развития на период до 2030 года, для каждого из которых обозначены точки роста и ключевые направления. Также были поставлены основные задачи: модернизация автодорожного каркаса, реконструкция транспортной инфраструктуры, координация и взаимодействие различных видов транспорта, внедрение передовых транспортных технологий, создание транспортно-пересадочных узлов, строительство складской инфраструктуры, развитие мультимодальных транспортно-логистических услуг, проектирование и строительство автомобильного мостового перехода через Волгу.

В настоящее время Самарская область готовится стать главным логистическим центром России, который будет обслуживать контейнерные грузы, отправляемые в Китай по прямому маршруту. В ближайшем будущем Самарскую область и Китай свяжет прямое железнодорожное сообщение. По проекту новые железнодорожные пути будут созданы между станцией Безымянка и станциями Китайской Народной Республики. Реализация данного проекта позволит значительно улучшить прямое контейнерное сообщение. Он не только выведет торгово-экономические отношения между Китаем и Россией на новый уровень, но и создаст условия для привлечения дополнительных инвестиций в развитие региона за счет увеличения грузопотока, роста производства и количества рабочих мест. Открытие прямого железнодорожного сообщения создаст огромные перспективы и для близлежащих регионов: Пензенской, Оренбургской и Ульяновской областей. Кроме того, Россия сможет обеспечить прямой выход сельскохозяйственной продукции Поволжья на новые рынки сбыта. Таким образом, область получит возможность активного осуществления торговых операций на направлении Азиатско-Тихоокеанского региона.

Взаимодействие Самарской области и Китайской Народной Республики поддерживается с конца 1940-х годов. Тогда на многих предприятиях работали китайские рабочие. Сегодня же основными партнерами Самарской области в Китае являются провинция Хэнань (в силу схожести промышленного потенциала двух регионов), а также Шэньчжэньский район, по модели которого выстраивалась свободная экономическая зона.

В 2018 году китайские инвесторы посетили Самарскую область, где обсудили перспективы сотруд-

Рисунок 4. Структура транспортно-логистического сектора Самарской области

Figure 4. Structure of the transport and logistics sector of the Samara region



Источник: Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года. Официальный сайт Правительства Самарской области: http://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf

Рисунок 5. SWOT-анализ Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года

Figure 5. SWOT analysis of the Strategy for socio-economic development of the Samara region for the period until 2030

Сильные стороны	Слабые стороны
Диверсифицированная экономика и благоприятный кластерный портфель Высокий уровень урбанизации населения, привлекательность региона для трудовой миграции Выгодное географическое положение Наличие полезных ископаемых (углеводородное и минеральное сырье) Относительно благоприятные природно-климатические условия и наличие рекреационных ресурсов Относительно благоприятный деловой климат	Низкая производительность труда и недостаточная инвестиционная активность в ключевых кластерах Недостаточная инновационная активность Недостаточный уровень развития и наличие «узких мест» в транспортно-логистической инфраструктуре Наличие экологических ограничений Недостаточный уровень развития социальной инфраструктуры и наличие высокого уровня заболеваемости ВИЧ-инфекцией, наркоманией, туберкулезом Чувствительность регионального бюджета к состоянию крупных промышленных компаний
Возможности	**Угрозы**
Рост объема рынков в географически наиболее приближенных макрорегионах – ПФО, Республике Казахстан и азиатском регионе в целом Увеличение объема внешних инвестиций (включая иностранные) вследствие реализации потенциала высокой конкурентоспособности	Снижение конкурентоспособности продукции ключевых кластеров (автомобилестроение и аэрокосмический кластер) Усиливающаяся конкуренция со стороны регионов России за привлечение инвестиций Снижение численности населения трудоспособного возраста

Источник: Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года. Официальный сайт Правительства Самарской области: http://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf

ничества в различных областях, включая транспортные инициативы в рамках проекта «Один пояс – один путь» (от Чунцина до Самары). Первые пробные контейнеры отправились уже в первом квартале 2018 года, планируемый срок доставки составил 7–10 дней.

Согласно статистическим данным Российского экспортного центра в период с января по май 2017 года Самарская область занимала девятнадцатое место среди субъектов Российской Федерации по объему экспорта продукции (**таблица 1**). Из ста трех стран, которые поддерживают тесные внешнеэкономические связи с Самарской областью, Китай в первом полугодии 2017 года занимал седьмое место после стран СНГ. Товарная структура импорта показана в **таблице 2**. В первом полугодии 2017 года Китай здесь занимал третье место.

Таким образом, Самарская область становится все более привлекательной для потенциальных инвесторов. Развитие региональных транспортных сетей и активное двустороннее сотрудничество как на макро-, так и на микро- и мезоуровнях. Самарская область по объему отрасли, ее роли в экономике и отраслевой производительности находится в числе лидеров среди регионов сравнения.

Резюмируя вышеприведенные данные, можно выделить основные сильные и слабые стороны региона. Среди сильных сторон назовем следующие: густая сеть автодорожных и железнодорожных транспортных сетей, географически выгодное положение на пересечении важных транспортных коридоров, близость к динамично развивающемуся Казахстану, возможности транспортно-логистического сотрудничества с соседними регионами во внутреннем сообщении и со странами Средней Азией и Китаем во внешнем, расположение на реке Волге и до-

Таблица 1. Номенклатура Самарской области по экспорту за первое полугодие 2017 года, в %

Data chart 1. Nomenclature of the Samara region on export for the first half of 2017, in %

	2014	2015	2016	2017 (первое полугодие)
Минеральные продукты	65,21	61,97	43,34	45,88
Продукция химической промышленности	24,14	25,90	29,17	29,61
Металлы, драгоценные камни и изделия из них	3,58	4,34	8,39	8,69
Машины, оборудование и транспортные средства	4,07	4,84	8,29	9,62
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	2,37	2,08	3,98	4,29
Прочие товары	0,45	0,64	2,37	1,34
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,15	0,19	0,30	0,4
Древесина и изделия из нее	0,02	0,03	0,16	0,16

Источник: Номенклатура Самарской области по экспорту. Статистика Российского экспортного центра: http://investinsamara.ru/export/results_of_fea/2017

Таблица 2. Номенклатура Самарской области по импорту за первое полугодие 2017 года, в %

Data chart 2. The nomenclature of the Samara region on import for the first half of 2017, in %

	2014	2015	2016	2017 (первое полугодие)
Машины, оборудование и транспортные средства	65,97	63,71	61,52	62,3
Продукция химической промышленности	15,00	14,67	16,14	15,4
Металлы, драгоценные камни и изделия из них	7,46	11,41	10,79	12,6
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	5,77	6,24	7,06	5,4
Прочие товары	3,91	2,11	1,83	1,7
Древесина и изделия из нее	0,67	0,87	1,14	0,9
Текстиль, текстильные изделия и обувь	0,66	0,49	0,80	0,7
Минеральные продукты	0,53	0,49	0,70	1,1

Источник: Номенклатура Самарской области по импорту. Статистика Российского экспортного центра: http://investinsamara.ru/export/results_of_fea/2017

ступ к Единой глубоководной системе Европейской части России, выход к Каспийскому, Черному и Балтийскому морям.

Среди слабых сторон нужно обозначить высокий уровень износа транспортной сети и логистической инфраструктуры, необходимость дополнительных инвестиций, «узкие провозные места» и низкую пропускную способность автодорог.

Для решения указанных проблем в Самарской области необходимо принять ряд мер:

- привлечение инвестиций в развитие особой экономической зоны для обеспечения стабильной диверсифицированной линии экспортной продукции на выгодных условиях и для создания привлекательной предпринимательской конъюнктуры;
- развитие участков, прилегающих к региональной автомобильной дороге «Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград»;
- субсидирование ремонтных работ по устранению износа инфраструктуры и подвижного состава;
- строительство специальных логистических комплексов для эффективного обслуживания грузопотока.

Заключение

На сегодняшний день можно выделить несколько ключевых проблем региональной транспортной системы России, которые необходимо устранить:

Ограниченная пропускная способность. Большинство автомагистралей федерального значения являются перегруженными. Аналогичная ситуация с железнодорожными перевозками: из-за устаревшего стационарного оборудования и проблем складской и перевалочной инфраструктуры контейнеры простаивают на границе.

Транспортная разрозненность. Отсутствие интермодальных перевозок приводит к удорожанию международного сообщения. Кроме того, неэффективное развитие железнодорожной инфраструктуры и отсутствие подъездных путей становится причиной использования автомобильного транспорта, что при крупнотоннажных перевозках оказывается более дорогостоящим вариантом [Белл, Иноземцев, 2007. С. 67–73]. Данную проблему можно решить только при помощи создания транспортно-логистических хабов, которые будут действовать на частной основе, однако, по ограниченному законодательством Российской Федерации регламенту, и брать на себя ответственность за полное развитие инфраструктуры.

Дефицит финансирования транспортно-дорожной инфраструктуры. По данным государственной статистики расходов бюджетных средств, Россия ежегодно инвестирует в транспортную инфраструктуру 2,2% от валового внутреннего продукта, что в три раза меньше, чем инвестиции Китая, которые составляют 6,1%. Следовательно, российские инвестиции должны составлять около 2 500 млрд рублей в год, при этом рекордное количество средств, которое было выделено в рамках целевой программы в 2011 году, составляло всего 644 млрд рублей. Таким образом, на один бюджетный рубль необходимо привлечение трех рублей внебюджетных средств [Ларионов, 2013. С. 146–152].

Нехватка инженерно-строительных технологий и компетенций. На сегодняшний день все дорожные структуры не имеют дополнительных полимерных добавок, которые делают дорожное покрытие более пла-

стичным и износостойким [Подберезкин, Боришполец, Подберезкина, 2013. С. 38–45]. К сожалению, в отличие от европейских стандартов скоростных дорог, российский битум требует постоянного ремонта.

Отсутствие условия для участия частного сектора в развитии транспортной инфраструктуры. Таким образом, из-за отсутствия транспортной конкуренции на конкурсном рынке цена за 1 км дорожного покрытия превышает мировой ценовой диапазон примерно в два-три раза. Так, к строительству автодорог «Балтия», «Москва – Питер» и «Москва – Минск» к тендеру была допущена только одна компания [Мешалкин, 2004. С. 295–318]. Что касается железнодорожного транспорта, то частные инвестиции невозможны, поскольку все основные инвестиции и разработки отданы в ведение ОАО «РЖД».

Литература

Андреев А.В., Борисова Л.М., Плучевская Э.В. Региональная экономика. СПб.: «Питер», 2012. 460 с.

Арутюнова Д.В. Стратегический менеджмент: Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. 122 с.

Белл Д., Иноземцев В.Л. Эпоха разобщенности: Размышления о мире XXI века. М.: Центр исследований постиндустриального общества, 2007. 304 с.

Вардомский Л.Б., Пылин А.Г. Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции. М.: ИЭ РАН, 2014. 218 с.

Кобелев Н.Б. Основы имитационного моделирования сложных экономических систем. М.: «Магистр», 2013. 336 с.

Кузнецов Н.Г. Региональная экономика. Демографическая и миграционная политика (для бакалавров): Учебное пособие. М.: «КноРус», 2013. 176 с.

Ларионов В.Г. Проблемы транспорта в России в свете современной промышленной логистики. *Российское предпринимательство*. 2013. Т. 14. № 24. С. 145–152.

Мешалкин В.П. Логистика и электронная экономика в условиях перехода к устойчивому развитию. М.; Генуя: РХТУ им. Д.И. Менделеева, 2004. 413 с.

Носова С.С. Региональная экономика. Основы теории и методы исследования. М.: «КноРус», 2013. 272 с.

Орлова Е.В., Ульмасова И.С. Технология управления ценой на отраслевом рынке с дифференцированным продуктом. *Наука и образование: научное издание МГТУ им. Н.Э. Баумана*. 2015. № 10. С. 310–330.

Подберезкин А.И., Боришполец К.П., Подберезкина О.А. Евразия и Россия. М.: МГИМО-Университет, 2013. 524 с.

Поляк Г.Б. Региональная экономика: Учебник. М.: «ЮНИТИ», 2015. 464 с.

Christopher M., Ryals L. The supply chain becomes the demand chain. *Journal of Business Logistics*. 2014. Vol. 35(1). P. 29–35.

Cohen S., Roussel J. Strategic supply chain management: The five disciplines for top performance. N.Y.: McGraw Hill, 2005. 216 p.

Fettke P, Loos P. Reference modeling for business systems analysis. L., Melbourne: IGP, 2007. 410 p.

Hertz S., Alfredsson M. Strategic development of third party logistics providers. *Industrial Marketing Management*. 2003. Vol. 32(2). P. 139–149.

References

Andreev A.V., Borisova L.M., Pluchevskaya E.V. Regional economy. St. Petersburg: 'Piter', 2012. 460 p. In Russian

Arutyunova D.V. Strategic management: Textbook. Taganrog: Publishing house of the TTI SFU, 2010. 122 p. In Russian

Bell D., Inozemtsev V.L. The Age of disunity: Reflections on the 21st Century World. M.: Post-industrial society research center, 2007. 304 p. In Russian

Christopher M., Ryals L. The supply chain becomes the demand chain. *Journal of Business Logistics.* 2014. Vol. 35. № 1. P. 29–35. In English

Cohen S., Roussel J. Strategic supply chain management: The five disciplines for top performance. N.Y.: McGraw Hill, 2005. 216 p. In English

Fettke P, Loos P. Reference modeling for business systems analysis. L., Melbourne: IGP, 2007. 410 p. In English

Hertz S., Alfredsson M. Strategic development of third party logistics providers. *Industrial Marketing Management.* 2003. № 2. P. 139–149. In English

Kobelev N.B. The basics of simulation of complex economic systems. M.: 'Magistr', 2013. 336 p. In Russian

Kuznetsov N.G. Regional economy. Demographic and migration policy (for bachelors): Textbook. M.: 'KnoRus', 2013. 176 p. In Russian

Larionov V.G. Problems of transport in Russia in the light of modern industrial logistics. *Rossiiskoe predprinimatelstvo*. 2013. Vol. 14. № 24. P. 145–152. In Russian

Meshalkin V.P. Logistics and electronic economics in the transition to sustainable development. M.; Genoa: Mendeleev University of Chemical Technology of Russia, 2004. 413 p. In Russian

Nosova S.S. Regional economy. Fundamentals of theory and research methods. M.: 'KnoRus', 2013. 272 p. In Russian

Orlova E.V., Ulmasova I.S. Price management technology in the industry market with a differentiated product. *Nauka i obrazovanie: nauchnoe izdanie MGTU im. N.E. Baumana.* 2015. № 10. P. 310–330. In Russian

Podberezkin A.I., Borishpolets K.P., Podberezkina O.A. Eurasia and Russia. M.: MGIMO-Universitet, 2013. 524 p. In Russian

Polyak G.B. Regional Economics: Textbook. M.: «YUNITI», 2015. 464 p. In Russian

Vardomsky L.B., Pylin A.G. Foreign economic relations of post-Soviet countries in the context of Eurasian integration. M.: Institute of Economics of RAS, 2014. 218 p. In Russian