

Специфика организации транспортно-логистических услуг на Дальнем Востоке России (Хабаровского края)

*Демехов Андрей Николаевич
Тихоокеанский государственный университет
магистрант*

*Оттева Ирина Владимировна
Тихоокеанский государственный университет
к.э.н., доцент кафедры Маркетинг и коммерция*

Аннотация

В данной статье рассмотрены специфика организации транспортно-логистической сферы Хабаровского края, выявлены ключевые факторы, оказывающие на нее влияние, а также ряд имеющихся проблем в транспортной инфраструктуре региона.

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги, Хабаровский край, транспортная инфраструктура, факторы и проблемы.

Specificity of organization of transport and logistics services in the Far east of Russia (Khabarovsk territory)

*Demehov Andrey Nikolaevich
Pacific National University
master student*

*Otteva Irina Vladimirovna
Pacific National University
Ph.D., Associate Professor of Marketing and Commerce*

Abstract

This article describes the specifics of the organization of the transport and logistics sphere of the Khabarovsk Territory, identifies the key factors that influence it, as well as a number of existing problems in the transport infrastructure of the region.

Keywords: transport and logistics services, Khabarovsk Territory, transport infrastructure, factors and problems.

Транспортно-логистическая сфера является одним из ключевых аспектов эффективного развития социально-экономического развития, как страны в целом, так и отдельно взятого региона, способствуя усилению конкуренции между субъектами России. Производственная инфраструктура субъектов традиционно представлена такими элементами, обеспечивающими

координацию экономической деятельности экономики на разных уровнях, как:

- 1) технические сооружения;
- 2) инженерно-коммуникационные сети и связь;
- 3) природоохранные и рекреационные объекты;
- 4) система обеспечения производства материальными ресурсами [1].

Хабаровский край, как часть Дальнего Востока Российской Федерации, выступает одним из его ключевых транспортных узлов в виду своего выгодного экономико-географического положения. Это обусловлено тем, что по территории всего края проходят множество путей сухопутного, воздушного и водного транспорта, которые соединяют центральные регионы РФ с портами Тихого океана, а западноевропейские государства со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Все эти аспекты предопределили позиции Хабаровского края во многих секторах отечественной экономики. В частности, доля сегмента по оказанию комплексного обслуживания в сфере логистики Хабаровского края, включающего предоставление услуг по складированию и перераспределению товаров и грузов, оценивается всего в 7% от общего объема российского транспортно-логистического рынка [2].

Транспортный комплекс региона включает практически все виды средств осуществления пассажирских и грузовых перевозок, обеспечивая ему центральные позиции в комплексной транспортной системе Дальнего Востока. По объему грузооборота логистическая система Хабаровского края занимает первое место в Дальневосточном Федеральном округе (ДФО).

Железнодорожный транспорт представлен, прежде всего, пролегающим практически по всей территории края, международным транспортным коридором «Запад – Восток», который соединяет страны Старого Света и Запад России с государствами АТР. Выход железной дороги к портам Хабаровского и Приморского краев обеспечивают Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, функционирующие полностью автономно.

Водный транспорт занимает центральное место в организации систем жизнеобеспечения северных районов Хабаровского края, что подразумевает осуществление большей части перевозок социально-значимых грузов и пассажиров. Кроме того, «Амурское пароходство» и «Николаевский морской торговый порт» организуют доставку грузов и пассажиров по сети водных путей в соседнюю Корейскую Народную Республику и страны АТР.

Автомобильный транспорт в регионе хорошо развит. Инфраструктура данного направления представлена такими федеральными автомобильными дорогами, как: «Амур» (Чита – Хабаровск), «Уссури» (Хабаровск – Владивосток), «Восток» (Хабаровск – Находка), которые обеспечивают выход к дальневосточным портам. На территории Хабаровского края также функционируют крупнейшие автомагистрали федерального назначения: «Хабаровск – Лидога – Ванино», «Комсомольск-на-Амуре – березовый Амгунь – Могды – Чегдомынь» и «Селихино – Николаевск-на-Амуре»,

которые зачастую служат единственным видом транспортного сообщения между отдаленными районами края и его центральными частями. Однако следует отметить, что действующая на текущий момент сеть автомобильных дорог общего пользования в регионе неполностью сформирована и имеет незавершенный характер, что, в свою очередь, выступает препятствием в организации и налаживания в круглогодичном режиме автотранспортного сообщения между более развитыми в экономическом отношении южными и центральными районами края и его северными территориями Хабаровского края.

Трубопроводы являются относительно молодым, но весьма активно развивающимся видом транспорта в регионе. В настоящее время реализуется проект по строительству нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», который призван обеспечить сырьем деятельность нефтеперерабатывающих заводов и сформировать Дальневосточную нефтепроводную систему из трех нефтепроводов: «ВСТО – Комсомольский НПЗ», «ВСТО – Хабаровский НПЗ» и «Сахалин – Комсомольск-на-Амуре».

Воздушный транспорт в Хабаровском крае представлен воздушными коридорами, связывающими его как с остальными регионами России, так и с Японией, странами АТР, Европы, Северной Америки. На территории края действует 17 аэродромов различных классов, в том числе 12 – аэропорты общего пользования, крупнейшим из которых является международный аэропорт Хабаровск (Новый) класса «А», считающийся также важнейшим авиаузлом всего Дальнего Востока. Его техническое состояние и оснащенность предоставляют возможность обслуживать более 2 млн. пассажиров и около 30 тыс. тонн груза. Регулярные перевозки грузов и пассажиров по региональным регулярным и чартерным маршрутам осуществляют АО Авиакомпания «Восток» и КГУП «Хабаровские авиалинии».

Однако сфера транспортно-логистических услуг в регионе обусловлена рядом специфических черт и факторов, оказывающих существенное влияние на состояние транспортно-логистической сферы Хабаровского края. К ним относят, в первую очередь, нижеследующие:

- 1) географическое положение и площадь региона;
- 2) природно-климатические условия – колебания среднегодовых температур значительно снижают длительность периода навигационных перевозок посредством водных видов транспорта;
- 3) ресурсный потенциал – богатый разнообразными ресурсами край способствует активной разработке месторождений полезных ископаемых и, как следствие, постепенному расширению транспортной сети региона, что обеспечивает доставку сырья к местам его переработки;
- 4) поселенческие факторы – увеличение площадей городов повышает спрос на услуги внутригородского и междугороднего транспортного сообщения;
- 5) автомобилизация населения – увеличивает в разы транспортную мобильность и расширяет возможности выбора мест и районов проживания,

организации труда и отдыха В частности, каждый четвертый житель края является обладателем личного автомобильного транспорта;

б) структура экономики региона, которая обусловлена удаленностью всего Дальнего Востока от прочих субъектов России, что оказывает существенное влияние на конкурентоспособность производимой местными предприятиями продукции за счет превышения доли транспортных расходов над прочими затратами, включаемыми в себестоимость;

7) законодательное и нормативно-правовое регулирование, как на федеральном, так и на региональном уровне, сферы строительства новых объектов транспортной инфраструктуры [3].

Сегодня идет реализация государственной программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края», целью которой является создание до 2022 года развитой транспортной системы, призванной способствовать устойчивому социальному и экономическому развитию региона [4].

Однако существует и ряд проблем в сфере транспортно-логистических услуг Хабаровского края, одной из которых, как и у всего Дальнего Востока, считается дефицит предложений на рынке современных складских помещений класса А+, А и В, оснащенных аппаратурой для регулирования температурного режима и площадками под парковку большегрузного транспорта, погрузки и разгрузки товаров, а также отсутствие на их территории железнодорожной ветки и офисов для административно-управленческого персонала логистических компаний. Такой тренд обусловлен спецификой грузового потока в крае, где преобладающими товарами можно назвать сырье и изготавливаемые на их основе заготовки (полуфабрикаты). Вместе с тем, расширение региональных перевозок и изменений формата функционирования подавляющей части отечественного и международного ритейла, а также динамичное развитие рынка онлайн-торговли формируют спрос со стороны поставщиков, посредников и непосредственно самих розничных сетей на отвечающую современным требованиям складскую инфраструктуру и логистические услуги в регионе.

Данные аспекты обуславливают возрастающую актуальность проблемы построения оптимальной сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Под ТЛЦ, как правило, принято понимать совокупность свободных площадей транспортно-складской инфраструктуры со всем нужным для обеспечения обработки различных категорий грузов и организации мультимодальных перевозок оборудованием и площадок под проведение погрузо-разгрузочных работ и парковку подвижного состава. В свою очередь, операторами разной категории и видов вагонов выступают компании, специализирующиеся на предоставляющие услуги логистического аутсорсинга и применяющие комплексную виртуальную платформу для решения возникающих в процессе деятельности задач.

Как показывают итоги работ по исследованию транспортно-логистической инфраструктуры Хабаровского края, данная сфера в регионе имеет ряд общих проблем:

- 1) незначительная пропускная способность железнодорожной сети;
- 2) недоступность большинству жителей края транспортных услуг ввиду высокой стоимости тарифов и отсутствия регулярного транспортного сообщения;
- 3) морально устарелый и физически изношенный парк транспортных средств;
- 4) нехватка инвестиций в проекты по реализации строительства объектов транспортной инфраструктуры.

Подытоживая вышеизложенные аспекты, можно констатировать, что специфика развития сферы транспортно-логистических услуг в Хабаровском крае во многом обусловлена его месторасположением, климатическими и природными условиями, что, в свою очередь, порождает определенные трудности, препятствующие дальнейшему развитию отрасли, а, значит, и экономики в целом. В данной связи не следует забывать о том, что одним из приоритетных направлений социально-экономического развития региона является формирование на его территории эффективно функционирующей транспортно-логистической инфраструктуры.

Библиографический список

1. Задворный Ю.В. Критерии эффективности транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство, 2011, №1 (1). 168-172 с.
2. Скрипаль А.С. Формирование сети транспортно-логистических центров в регионе (на примере Хабаровского края) // Молодой ученый. 2017. №50.1. С.76-79. URL: <https://moluch.ru/archive/184/47354/> (дата обращения: 13.03.2019).
3. Строев А.И., Строев Г.Н. Анализ состояния транспортной инфраструктуры Хабаровского края. // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» 2016, Т.7. № 4. С. 659-666. URL: http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2016/TGU_7_278.pdf
4. Государственная программа «Развитие транспортной системы Хабаровского края». URL: <https://khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/Gosudarstvennye-celevye-programmy/166>