

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

Уварова Л.А.

Научный руководитель: Есипова О.В.

Россия, г. Самара,
Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева

***Аннотация.** В статье рассмотрено развитие транспортно-логистического кластера Самарской области. Изучены основные цели и инициативы национального проекта Российской Федерации «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Обозначена структура транспортно-логистического кластера Самарской области и проведен его анализ. Показано, что модернизация транспортной инфраструктуры и транспортно-логистических услуг являются приоритетными целями в стратегии социально-экономического развития региона. Автором выделены риски, которые могут сдерживать темпы роста транспортно-логистического комплекса региона.*

***Ключевые слова:** транспортно-логистический кластер, магистральная инфраструктура, транспортная доступность, транспортная инфраструктура, транспортно-логистический узел, национальный проект*

Рост экономики и повышение качества жизни населения являются приоритетными задачами государственной политики, которые характеризуются развитием сферы образования, здравоохранения, сельского хозяйства, туризма, предпринимательства, цифровизацией экономики, расширением международного сотрудничества, строительством новых магистралей и т.д. Для реализации указанных задач в 2018 году по указу президента были приняты национальные проекты, нацеленные на социально-экономическое и инновационно-технологическое развитие страны в контексте мировой экономики [1].

Россия занимает площадь более 17 млн. км², очевидно, что для регулярного и бесперебойного сообщения между населенными пунктами огромной страны необходима транспортная инфраструктура, способная обслуживать транспорт. Аэропорты, мосты, автодороги, речные и морские порты, железнодорожные вокзалы и станции, логистические терминалы являются важнейшими связующими звеньями транспортной сети России, обеспечивающими транспортное сообщение между субъектами страны, а также с другими странами. Строительство новых транспортных объектов и реновация существующей инфраструктуры представляются наиболее значимыми задачами для повышения транспортной доступности населения и модернизации транспортной сети.

Для решения указанных задач был разработан и принят национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», основными целями которого являются развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов и повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры [2]. В национальном проекте обозначены основные инициативы [3]:

- речной транспорт (строительство гидроузлов, обновление флота);
- скоростные железные дороги (строительство скоростных железнодорожных магистралей);
- Европа – Западный Китай (строительство скоростной автомагистрали Москва – Казань, строительство моста через реку Волга);
- железнодорожный транспорт и транзит (увеличение провозной способности магистралей, расширение Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей);
- связь между центрами экономического роста (строительство и реконструкция транспортных обходов городов, развязок, путепроводов);
- морские порты России (увеличение мощности морских портов России);
- региональные аэропорты (рост авиационной подвижности населения, увеличение сети межрегиональных пассажирских авиамаршрутов);
- Северный морской путь (увеличение грузооборота, строительство ледоколов);
- транспортно-логистические центры (строительство логистических центров на ключевых направлениях грузового сообщения).

Так, инициативы проекта непосредственно связаны с видами транспорта и наиболее значимыми задачами транспортно-логистического развития страны. На реализацию указанных инициатив Правительство нацелено выделить 6 348,1 млрд. рублей, где 3 028,8 млрд. рублей предоставлено из федерального бюджета. На рисунке 1 представлено изменение транспортной обеспеченности субъектов РФ к уровню 2017 года [3].



Рисунок 1 – Динамика транспортной обеспеченности субъектов РФ к уровню 2017 года (%).

Анализируя рисунок 1, можно сделать вывод, что благодаря комплексным мерам расширения и модернизации транспортной инфраструктуры к 2024 году прогнозируется рост транспортной обеспеченности регионов на 7,7%, что можно охарактеризовать как положительный результат в контексте страны.

Национальный проект охватывает многие субъекты РФ: арктические регионы, Дальний Восток, прибрежные области и республики, а также регионы, через которые проходят важные транспортные маршруты. Так, важную роль в контексте проекта играет Самарская область – регион Приволжского Федерального Округа, имеющий крупный транспортно-логистический узел и выгодное географическое положение (рисунок 2).



Рисунок 2 – Международные транспортные коридоры, пролегающие по территории Самарской области.

Так, Самарская область располагается в среднем течении судоходной реки Волга на пересечении транспортных маршрутов, пролегающих с запада (Москва, Санкт-Петербург, страны Европы) на восток (Казахстан, Китай, страны Средней Азии) и с севера (Балтийское море, Северный морской путь) на юг (Каспийское, Черное и Азовское моря). В субъекте проживает 3,1 млн. человек (12-ый регион по численности населения в РФ).

В структуре транспортно-логистического кластера Самарской области можно выделить следующие образующие элементы [4]:

- транспортная инфраструктура (аэропорт Курумоч, автодороги, Куйбышевская железная дорога, речные порты, логистические терминалы);
- транспортные услуги (воздушные, автомобильные, железнодорожные, водные перевозки, складские услуги, комплексные перевозки пассажиров и грузов);
- поддерживающие кластеры (автомобилестроительный, нефтехимический, туристический, инновационный, сельскохозяйственный);
- регулирование (Министерство транспорта и автомобильных дорог, Куйбышевская железная дорога – филиал ОАО «РЖД», ПМТУ Росавиации, ООО «Самарской речное пассажирское предприятие» и др.);
- человеческие ресурсы и НИОКР (Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самарский государственный технический университет, Самарский государственный университет путей сообщения и др. учебные заведения, НОЦ «Инженерия будущего»);
- инфраструктура (транспортная, энергетическая, коммунальная);

- оборудование и специализированные услуги (техническое обслуживание и ремонт);
- административные услуги (аудит и консалтинг, маркетинг, реклама и юридические услуги);
- финансирование (кредитные инструменты, финансовые услуги).

Главной целью кластера видится эффективное взаимодействие всех участников транспортной системы и прочих комплексов для обеспечения населения и организаций качественными транспортными и логистическими услугами, строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры, создание и поддержание деятельности логистического сектора. В «Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года» обозначаются основные этапы для формирования стратегии развития сектора логистики и транспорта: улучшение транспортной инфраструктуры (2017-2020 гг.), создание транспортно-логистического кластера (2020-2025 гг.) и формирование межрегионального транспортно-логистического центра (2025-2030 гг.). Также в стратегии определены восемь основных инициатив развития сектора [8].

Важное социально-экономическое и транспортное значение в регионе занимает Самарско-Тольяттинская агломерация (2,7 млн. человек – 3-я по численности населения агломерация в РФ), расположившаяся на правом берегу реки Волга и имеющая высокий производственный и инновационный потенциал. Город Самара и город Тольятти соединяет федеральная трасса М-5 «Урал» – часть дороги Е30 европейской сети маршрутов, а также маршрут Куйбышевской железной дороги. В 2021 году между городами было налажено движение скоростных поездов «Ласточка», что также является частью плана по реализации национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Между городами располагается международный аэропорт Курумоч, который обслуживает как внутренние, так и международные рейсы.

В рамках рассматриваемого национального проекта предусмотрено строительство транспортной инфраструктуры – моста через реку Волга в обход города Тольятти [2]. На данный момент в Самарской области функционирует два моста, соединяющие левый и правый берега реки Волга: железнодорожный Сызранский мост вблизи города Сызрань (часть железнодорожной магистрали Москва – Сызрань – Самара) и автомобильный и железнодорожный мост, соединяющий города Жигулевск и Тольятти (часть трассы М-5 «Урал»). Строительство нового мостового перехода началось летом 2021 года, планируемый срок ввода объекта в эксплуатацию – 2024 год. Согласно паспорту рассматриваемого национального проекта, в рамках данного строительства появится 97 км новой автомобильной дороги 1 категории, благодаря чему время в пути между Москвой и Самарой сократится с 16 до 8 часов (при условии ввода в эксплуатацию скоростной трассы «Москва – Нижний Новгород – Казань»). Таким образом, при соблюдении графика строительства магистральной инфраструктуры будут значительно сокращены временные издержки между крупными транспортными узлами, являющимися частью транспортного маршрута «Центр – Поволжье – Урал». В сфере дорожного хозяйства формирование (строительство) международного

транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (Санкт-Петербург – Москва – Самара – Оренбург – Сагарчин) будет завершено в 2027 году [5].

Важным конкурентным преимуществом региона является международный аэропорт Курумоч. Согласно стратегии развития области до 2030 года указано, что аэропорт города Самара должен стать транспортным хабом в ближайшие 8 лет. На рисунке 3 представлена динамика пассажиропотока аэропорта Курумоч за 2013-2020 гг. [6].

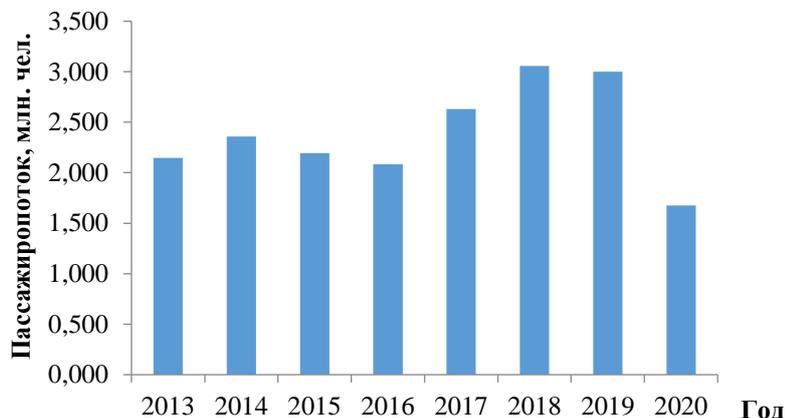


Рисунок 3 – Пассажиропоток аэропорта Курумоч в 2013-2020 гг., млн. чел.

Согласно данным рисунка 3, в 2017-2019 гг. пассажиропоток увеличился, что может быть связано с введением в эксплуатацию нового пассажирского терминала, проведением в городе матчей чемпионата мира по футболу ФИФА в 2018 году, ростом числа платежеспособного населения, повышением спроса на туристические поездки. Снижение пассажиропотока в 2020 году обуславливается ограничениями на передвижения в связи с пандемией коронавируса. Ожидается, что в ближайшие годы пассажиропоток восстановится до допандемийного уровня, а маршрутная сеть аэропорта увеличится. В приоритетном проекте «Региональные аэропорты» указана задача увеличения сети межрегиональных маршрутов в обход Московского авиаузла, а коэффициент авиационной подвижности населения должен достигнуть значения 0,95 в 2024 году (в 2019 году – 0,7). Так, у аэропорта есть возможности для наращивания грузо- и пассажирооборота, а также увеличения числа рейсов в города России.

Среди развития железнодорожного транспорта можно отметить разработку согласованного расписания железнодорожного транспорта в пригородном сообщении с городским общественным транспортом (в частности, в населенных пунктах с небольшим количеством жителей), что позволит повысить транспортную доступность населению и сократить время ожидания для пересадки на другой вид транспорта [7]. Среди аспектов модернизации работы речного транспорта особенно выделяется необходимость реконструкции портовой инфраструктуры и проведение капитального ремонта грузовой причальной набережной, что соответствует целям проекта «Речной транспорт» по созданию условий для развития территорий субъектов Российской Федерации за счет роста грузопотоков и пассажиропотоков по внутренним водным путям, развития

отечественного судостроения. Важное место в транспортно-логистическом кластере занимают складские помещения, предназначенные для хранения и обслуживания грузов. Так, складская инфраструктура Самарской области требует совершенствования в части строительства новых складских комплексов и терминалов с применением цифровых технологий для удобства предоставления транспортно-логистических услуг компаниям и физическим лицам [7].

Так, правительство региона заинтересовано в развитии транспортно-логистического сектора экономики и активно содействует в части доступности транспортных и логистических услуг, реновации инфраструктуры и т.д. Однако при развитии данного сектора можно выделить следующие риски, которые могут сдерживать темпы роста кластера:

- низкие темпы внедрения инновационных технологий;
- нарастание дефицита транспортной инфраструктуры;
- недостаточное финансирование из федерального и областного бюджета;
- кадровый «голод»;
- снижение экономической привлекательности региона;
- экологические риски, связанные с реализацией крупномасштабных автодорожных проектов.

Для нивелирования рисков необходим комплексный подход к формированию безопасных условий для бесперебойного функционирования транспортно-логистического комплекса.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что транспортно-логистический комплекс Самарской области развивается, разработана стратегия развития транспорта и логистических акторов до 2030 года, реализация которой возможна при организации взаимодействия всех участников цепи поставок. Транспортная политика региона развивается в соответствии с национальными проектами РФ, что оказывает положительный эффект на модернизацию инфраструктуры и повышения качества транспортных и логистических услуг. Для реализации целей проекта в Самарской области определены стратегические задачи для повышения конкурентоспособности региона.

Библиографический список

1. Зозуля А.В., Зозуля П.В., Еремина Т.Н. Современные проблемы реализации приоритетных национальных проектов // Вестник евразийской науки. 2019. № 1. Том 11. 12 с.
2. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры // Сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/> (дата обращения: 08.02.2022).
3. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры // Сайт национальныепроекты.рф [Электронный ресурс]. URL: <https://национальныепроекты.рф/projects/kompleksnyy-plan-modernizatsii-i-ras-shireniya-magistralnoy-infrastruktury> (дата обращения: 08.02.2022).

4. Уварова Л.А. Анализ транспортно-логистического комплекса Самарской области // Управление организационно-экономическими системами. 2022. Выпуск 22. С. 252-256.

5. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2020 год // Сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/11430?type=11> (дата обращения: 05.02.2022).

6. Перевозки пассажиров // Сайт Федерального агентства воздушного транспорта [Электронный ресурс]. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/> (дата обращения: 25.01.2022).

7. Тойменцева И.А., Федоренко Р.В., Цегледи Т. Проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры Самарской области и пути их решения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. № 2. С. 228-232.

8. Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года [Электронный ресурс]: сайт Министерства экономического развития и инвестиций Самарской области. – Режим доступа. – URL: https://economy.samregion.ru/upload/iblock/82a/strategiya-so_2030.pdf (дата обращения: 09.01.2021).

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX OF THE SAMARA REGION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE NATIONAL PROJECT "COMPREHENSIVE PLAN FOR MODERNIZATION AND EXPANSION OF THE TRUNK INFRASTRUCTURE"

Uvarova L.A.

Scientific adviser: Esipova O.V.

Samara National Research University, Samara, Russia

Abstract. *The article discusses the development of the transport and logistics cluster of the Samara region. The main goals and initiatives of the national project of the Russian Federation "Comprehensive plan for modernization and expansion of the backbone infrastructure" have been studied. The structure of the transport and logistics cluster of the Samara region is outlined and its analysis is carried out. It is shown that the modernization of transport infrastructure and transport and logistics services are priority goals in the strategy of socio-economic development of the region. The author highlights the risks that can restrain the growth rates of the transport and logistics complex of the region.*

Keywords: *transport and logistics cluster, backbone infrastructure, transport accessibility, transport infrastructure, transport and logistics hub, national project.*