

Кибардина А.С.

4 курс, студент

Институт Экономики, Управления и Финансов

Марийский государственный университет,

Россия, г. Йошкар-Ола

Крылова С.А.

4 курс, студент

Институт Экономики, Управления и Финансов

Марийский государственный университет,

Россия, г. Йошкар-Ола

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ (ТРАНСПОРТНОЙ) СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ МАРИЙ ЭЛ

***Аннотация:** В статье дается определение региональной логистической системы, анализируются данные транспортной системы Республики Марий Эл за 2013-2017 год*

***Ключевые слова:** региональная логистическая система, транспортная сеть, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт*

***Annotation:** The article defines the regional logistics system, analyzes the data of the transport system of the Republic of Mari El for 2013-2017*

***Keywords:** regional logistics system, transport network, rail transport, road transport.*

Региональная логистическая система – есть совокупности организаций, связанных посредством анализа потоковых направлений (материальных, финансовых, человеческих и информационных) на региональном уровне с целью удовлетворения потребностей общества; а также выявить этапы анализа потоков и закономерности их движения [3].

Главной железнодорожной транспортной сетью Республики Марий Эл является ветка Горьковской железной дороги (Йошкар-Ола - Зеленый Дол; Йошкар-Ола - Яранск), управлением и содержанием которой занимается ОАО «РЖД». Эксплуатационная длина ж/д Зеленый Дол -Йошкар-Ола - 106 км и Йошкар-Ола - Яранск - 96 км. Последний путь является тупиковой веткой. Густота железных дорог на 1000 кв. км составляет 65 км.

Железнодорожное сообщение имеется до Москвы, Казани, Яранска. В непосредственной близости от республики проходит важная железнодорожная транспортная магистраль федерального и международного значения: железная дорога Москва - Казань - Екатеринбург (Транссиб).

Электрифицированных и магистральных дорог и железнодорожных узлов нет. Железнодорожных станций 14, в том числе первого класса - 1, второго класса - 1, третьего класса - 3.

Железнодорожная станция Йошкар-Ола является станцией I класса. Она включает в себя 4 парка: Йошкар-Ола, Аксаматово, Куяр, Пемба. Боковые ramпы и контейнерные площадки станции Йошкар-Ола могут обеспечивать грузооборот 150 тыс. тонн в месяц. Общая перерабатывающая способность в сутки ст. Йошкар-Ола - 113 вагонов, грузооборот: погрузка - 63 вагона в сутки; выгрузка - 50 вагонов в сутки. На территории станции имеется один грузовой двор, в котором находится крытое складское помещение класса С, с площадью 1597 кв.м.(0,25% от всех крытых складских объектов холдинга «РЖД»), а также открытая площадка, создававшиеся в условиях плановой экономики.

Перевозка пассажиров осуществляется по одному маршруту дальнего следования Йошкар-Ола - Москва, в котором присутствуют вагоны компаний ОАО «Федеральная пассажирская компания» и ЗАО «ТрансКлассСервис», а также по четырем пригородным маршрутам: Йошкар-Ола - Казань, Йошкар-Ола - Яранск, Волжск - Зеленый Дол, Волжск - Казань.

По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики (Маристат) за 2013-2017 год собрана и проанализирована аналитическая информация, представленная в таблице 1 [2].

Таблица 1 – Динамика показателей развития транспортной системы Республики Марий Эл

Показатель	Год					2017 год к 2013
	2013	2014	2015	2016	2017	+/-
1 Протяженность путей сообщения, км						
1.1 Железнодорожные пути	195,4	195,3	198,7	198,3	190,5	-4,9
1.2 Автомобильные дороги	9806	9774	9686	9748	8586	-1220
1.3 Из общей протяженности автомобильных дорог- дороги с твердым покрытием	4998	5071	5104	5111	5123	125
1.4 Внутренние водные судоходные пути	279	279	279	279	279	0
2 Перевозки грузов по видам транспорта, тыс. тонн						
2.1 Железнодорожный	673	1114	152	1202	1201	528
2.2 Автомобильный	8781	9606	9658	7939	8157	-624
3 Перевозки пассажиров по видам транспорта, тыс. чел.						
3.1 Железнодорожный	151	112	92	102	92	-59
3.2 автомобильный	36430	23118	17152	16058	11304	-25126
4 Число пассажирских автобусов на 100 тыс. чел. населения - год, шт	43.7	43639	45.8	51.8	34.1	39.6
5 Наличие транспортных средств, шт						
5.1 Грузовые автомобили	20682	27074	26953	26581	25936	5254
5.2 Пассажирские транспортные средства	1839	3550	4377	3363	3291	1452
5.3 Легковые автомобили	138436	15657	158918	162936	169506	31070

Протяженность железнодорожных путей сообщения составляет на 2017 год 190,5 км. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2017 году увеличились по сравнению с 2013 годом почти в 2 раза – с 673 до 1201 тысяч тонн. Перевозка пассажиров уменьшилась с 151 до 92 тысяч человек, что может быть связано с увеличением роли автомобильного транспорта.

Автомагистрали проложены к городам Казань, Чебоксары, Нижний Новгород, Москва, Киров, Сыктывкар, Уфа, Ульяновск, Яранск. В непосредственной близости от республики проходят важные транспортные магистрали федерального и международного значения автодорога Москва - Чебоксары - Казань - Екатеринбург. Главные транспортные магистрали Республики Марий Эл: автомобильная дорога «Вятка» - от Чебоксар через плотину Чебоксарской ГЭС на Йошкар-Олу, Киров до Сыктывкара; федеральная автомобильная дорога Йошкар-Ола - Зеленодольск до магистрали «Волга» (Р-175); автомобильные дороги Йошкар-Ола - Уржум, Йошкар-Ола - Козьмодемьянск - Чебоксары, Кокшайск – Красногорский.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет на 2017 год 8586 км, из них дороги федерального значения составляют 229 км (4%), регионального или межмуниципального значения - 76%, местного значения - 20%. Из общей протяженности автомобильных дорог дороги с твердым покрытием составляют 5123 км. (60%)

Перевозки грузов автомобильным транспортом в 2017 году уменьшились по сравнению с 2013 годом на 7% – с 8781 до 8157 тысяч тонн. Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом уменьшилась в 3 раза – с 36430 до 11304 тысяч человек, что может быть связано с увеличением числа личных легковых автомобилей на 22%.

На основе изучения стратегий долгосрочного развития республики Марий Эл и Приволжского федерального округа, а также региональной целевой программы по бюджетному финансированию программ, выявляется отсутствие общей логистической концепции и перекос бюджетных ассигнований между недофинансированными логистическими отраслями и ростом расходов на

программу «Эффективное государство». Выявленная структура бюджетных ассигнований не позволяет региону развиваться по инновационному сценарию.

В результате сравнения институционального, применяемого в настоящее время, и логистического подходов в управлении регионом, отмечаются слабые интеграционные связи между стратегиями и программами в первом из подходов, в результате чего происходит расширение институтов власти и запаздывание получения информации для выравнивания устойчивости региона и ограниченность времени и ресурсов на выборку альтернатив. Сформулированы особенности и этапы управления с применением логистического подхода, обуславливающие специфику управления регионом не как суммой отраслей, а как целостной территорией на основе интеграции потоков с учетом жизненного цикла экономики, ориентированного на инновационный сценарий развития. При данном подходе происходит управление по возмущению, стимулирование интеграционных связей между государством и бизнесом, тем самым развитие долго окупаемых логистических отраслей [3].

Использованные источники

1. Российский статистический ежегодник. 2018 / Федеральная служба государственной статистики (Росстат). М., 2017. Режим доступа: <http://www.gks.ru> (Дата обращения: 20.07.2019 г.)
2. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Марий Эл (Маристат) М., 2018. Режим доступа: <http://maristat.gks.ru/> (Дата обращения: 20.07.2019 г.)
3. Павлова, Я.Ю. Оценка и формирование перспективных направлений развития региональной логистики в субъектах РФ: автореферат дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.05 / Павлова Яна Юрьевна; [Место защиты: Гос. ун-т упр.]. - Москва, 2013. - 28 с.
4. Петрова, Е.В. Статистика транспорта / Е.В. Петрова, О.И. Ганченко, А.Л. Кевеш. - М.: Финансы и статистика, 2017. - 352 с.