

Попов Павел Анатольевич

Студент

3 курс, факультет «Менеджмент»

ФГБОУ ВО "Сочинский государственный университет"

Россия, Сочи

Россинская Марина Васильевна,

д.э.н., профессор

ФГБОУ ВО "Сочинский государственный университет"

Россия, Сочи

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ

Аннотация: В статье рассмотрено состояние и перспективы развития транспортного комплекса Краснодарского края и целесообразность построения новой трассы Джубга – Сочи с экономической точки зрения. Обосновано, что улучшение транспортной логистики привлечет не только большее количество инвесторов, но и увеличит количество туристов к побережью Черного моря и наладит транспортное сообщения между близлежащими городами. В статье описаны факторы, способствующие инвестиционной привлекательности края и перспективы развития.

Ключевые слова: логистика, Краснодарский край, новая трасса Джубга – Сочи, перспективы развития транспортной логистики, экономическое состояние.

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORTATION LOGISTICS IN KRASNODAR REGION

Annotation: *The article examines the state and prospects for the development of the transport complex of the Krasnodar Territory and the feasibility of building a new route Dzhubga - Sochi from an economic point of view. It has been substantiated that the improvement of transport logistics will attract not only more investors, but also increase the number of tourists to the Black Sea coast and establish transport links between nearby cities. The article describes the factors contributing to the investment attractiveness of the region and development prospects.*

Keywords: *logistics, Krasnodar region, new highway Dzhubga - Sochi, prospects for the development of transport logistics, economic condition.*

Развитие экономики страны требует развития логистики и логистических систем как основы ускорения в продвижении материальных потоков, информационных потоков и потоков финансов.

Актуальность логистики в России состоит в том, что огромные пространства разделяют производителей и потенциальных потребителей друг от друга. Состояние транспортной инфраструктуры и развитие транспорта являются сдерживающими факторами в национальном макроэкономическом масштабе.

Роль логистики в экономике России определяется системным взаимодействием основных факторов: экономического, организационно-экономического, информационного, технического и специфического, связанного с регулированием хозяйственных процессов

Вопросам конкурентоспособности в настоящее время уделяется большое значение во всех сферах экономического развития общества. Не стала исключением и индустрия гостеприимства. Во многих регионах (например, Санкт-Петербург и Ленинградская область, Краснодарский край, Дальний

Восток, Калининградская область и пр.) туризм является одним из приоритетных направлений регионального развития. Тем не менее наличие большого количества игроков на рынке туристских и гостиничных услуг заставляет туристские дестинации подробно анализировать собственный территориальный потенциал и выявлять значимые конкурентные преимущества, способные привлечь массовые туристские потоки. Несомненным конкурентным преимуществом туристской дестинации является наличие уникальных ресурсов (природных, климатических, исторических, культурных и пр.). Однако не всегда уникальные ресурсы могут обеспечить приток посетителей в тот или иной регион. Немаловажный фактор привлекательности территории — его транспортная доступность. Именно этот фактор для города Сочи является основным сдерживающим элементом, не позволяющим привлекать ещё большее количество туристов.

Экономическая и политическая ситуация, сложившаяся в настоящее время в Российской Федерации, затронула многие отрасли экономики. Не исключением стала и индустрия туризма, где произошло смещение акцентов с выездного к внутреннему туризму.

Практически все исследователи отмечают, что в более конкурентоспособном положении находятся регионы, обладающие большей транспортной доступностью, т.к. для туризма этот фактор является одним из приоритетных. Для регионов России вопросы транспортного обеспечения также являются актуальными, особенно тех, где туризм – приоритетное направление развития [1].

Краснодарский край – мощный транспортный узел на юге России, богатейшие залежи природных ископаемых, лесных массивов, плодородных сельскохозяйственных угодий, промышленный и сельскохозяйственный потенциал, морские порты, развитая сеть железнодорожных и автомобильных дорог – все это создает необходимые условия для выгодного вложения инвестиций в экономику Краснодарского края. Наиболее широко

распространённым видом транспорта является автомобильный. Он занимает лидирующее положение по объёму перевозок, как грузов, так и пассажиров. Автомобильный парк Краснодарского края – это свыше 35 тысяч автобусов, более 175 тысяч грузовых автомобилей и более 1 млн. 400 тыс. легковых автомобилей. Уникальное географическое положение Краснодарского края обуславливает появление большого количества иногороднего автомобильного транспорта, в летнее время года увеличение пассажиропотока. Анализ интенсивности движения транспортных средств на автодорогах общего пользования Краснодарского края и численности автопарка показывает, что высокие темпы роста численности автопарка обусловлены интенсивным насыщением населения края индивидуальными транспортными средствами. На 1000 жителей краевого центра приходится более 545 транспортных средств, в среднем по России показатель уровня автомобилизации около 350.

Общая протяженность маршрутной сети городского и пригородного пассажирского в муниципальных образованиях Краснодарского края составляет свыше 35 тыс. км, в том числе автобусных маршрутов городского сообщения – 12,4 тыс. км, автобусных маршрутов пригородного сообщения – 25,2 тыс. км, трамвайных линий – 124,0 км., троллейбусных линий - 263,8 км.

Краснодарский край обладает высоким инвестиционным потенциалом, и, по оценке экспертов, в рейтинге российских регионов занимает третье место по объёму иностранных инвестиций [2].

Инвестиционная привлекательность края обусловлена прежде всего выгодным геополитическим расположением, прямым выходом к международным морским путям через восемь портов на южных рубежах страны, наличием трех международных аэропортов и одного регионального аэропорта, одной из лучших в России сети автомобильных дорог; плодородными сельскохозяйственными угодьями, богатейшей сырьевой базой для перерабатывающей промышленности, благоприятными природно-климатическими условиями, способствующими развитию индустрии туризма

и отдыха, наличием высококвалифицированной рабочей силы. В общем объеме инвестиций в экономику края доля инвестиций в транспорт составляет 25,5%.

В Краснодарском крае, как и в целом по Российской Федерации, структура автогрузовой отрасли претерпела значительные изменения – произошло явное перераспределение объема грузовых перевозок, ранее выполняемого специализированными автотранспортными предприятиями, к частным перевозчикам и индивидуальным предпринимателям, доля которых увеличилась до 80%. Крупные специализированные автогрузовые предприятия, не выдерживая конкуренции с «частными» перевозчиками, уходят с рынка, их подвижной состав практически не обновляется, износ достиг 80% и продолжает нарастать, структура же автомобильного парка порой не соответствует запросам грузоотправителей.

Анализ международных перевозок Краснодарского края показывает огромный бюджетный потенциал, который практически не используется по отношению к транзитным международным перевозкам. По данным экспертов, из общего объема грузов на внутрироссийских перевозках между Краснодарским краем и другими регионам России местные перевозчики перевозят лишь 20-25%. На международных маршрутах этот показатель еще меньше и составляет 3%. Немаловажной причиной этой ситуации также является несоответствие структуры грузового парка специализированных предприятий края потребностям грузоотправителей [3].

В целях упорядочения работы и обеспечения безопасности в условиях увеличения движения автотранспорта по территории Краснодарского края, администрацией края разработаны предложения по решению проблемных вопросов транспортного комплекса.

Одно из предложений – проект строительства новой дороги от Джубги до Сочи. Существующая дорога от Джубги до Сочи сильно перегружена, особенно в летний сезон, пробки растягиваются на километры.

Реализация проекта будет проводиться поэтапно по мере выделения денежных средств. Для строительства железнодорожных объектов «Южного кластера», по подсчетам Минтранса, потребуется 700 млрд рублей. Ряд объектов в рамках проекта будут возводить за счет инвестиционной программы РЖД.

Протяженность трассы Джубга-Сочи составит почти 120 километров. При этом подрядчик должен будет возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Если проект будет реализован, добраться от Джубги до Сочи можно будет за час

Предварительно стоимость строительства трассы Джубга-Сочи оценивается в 1,4 трлн рублей. Стоимость всех проектов, которые планируется включить в «Южный кластер», может составить порядка 6 трлн рублей.

Сейчас от Джубги до Сочи ведет только одна магистраль — федеральная трасса А-147. Она начинается от автодороги М-4 «Дон» и проходит через Туапсе, Лазаревское, Лоо, Сочи до Адлера. Дорога длиной в 210 км имеет по одной полосе в каждую сторону и летом нагрузка на нее кратно превышает пропускную способность. Альтернативные пути в эту часть Черноморского побережья Краснодарского края обсуждаются уже не первый год.

Самый дорогой и масштабный вариант предложил в 2018 году Росавтодор. Стоимость реконструкции оценивалась в 1,2-1,6 трлн рублей. В случае реализации эта дорога стала бы самой дорогой в России. В Минтрансе проект посчитали слишком дорогим и нецелесообразным, а также технически сложным.

Указанный проект успешно включен в федеральный проект "Южный кластер" в новую версию комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ). Он включает перенос ж/д путей от Черноморского побережья и строительство дублера трассы Джубга-Сочи.

Но, не смотря на положительное влияние развития в данной области на экономику страны, транспортно-дорожный комплекс продолжает быть одним

из главных источников загрязнения природной среды. Из 35 млн. т. вредных транспортных выбросов 89% приходится на выбросы от автомобильного транспорта, 8% — на железнодорожный транспорт, 2% — на авиатранспорт и 1 % — на водный транспорт. Ежегодно на подвижных дорожных объектах, которые обеспечивают строительство, ремонт и содержание дорог общего пользования, выбрасывается около 450 тыс. т. пыли, сажи и других вредных веществ. Свыше 130 тыс. т. загрязняющих веществ поступает от стационарных источников загрязнения.

При строительстве и эксплуатации автомобильной дороги предстоит серьезная работа по проведению мониторинга подземных сооружений при строительстве тоннелей и оценка влияния реализации проекта на окружающую природную среду региона [6].

Одним из основных факторов, влияющих на окружающую среду при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, в данном случае является проблема газопылевого загрязнения. Основными источниками загрязнения воздушной среды автомобилями являются отработавшие газы ДВС, картерные газы, топливные испарения. [4]

Основная причина загрязнения воздуха заключается в неполном и неравномерном сгорании топлива. Всего 15% его расходуется на движение автомобиля, а 85% выбрасывается в атмосферу в виде аэрозольной смеси из топлива и продуктов сгорания.

Для уменьшения выбросов выхлопных газов в атмосферу используются следующие методы: введения в эксплуатацию гибридных двигателей, переход на более экологически чистое топливо, установка фильтрационных систем на автомобиль. Но наиболее распространённым решением борьбы с данной проблемой остается использование отличных от бензина видов топлива.

Загрязнение нефтепродуктами и взвешенными веществами происходит в основном со сточными водами автотранспортного комплекса в результате попадания в почву и поверхностные водоёмы. Так же в поверхностных стоках

оседают тяжёлые металлы (свинец, кадмий и др.) и хлориды, применяемые зимой для борьбы с гололёдом [5] .

Вредные химические элементы накапливаются в почве и водоёмах и со временем усваиваются растениями, переходя в организм животного или человека. Попадание их в реки и водоёмы оказывает негативное влияние на чистоту водной среды и животного мира. Действующие нормативные документы требуют сбора и очистки стоков только в городах и водоохраных зонах. Лишь при проектировании автомобильных дорог I и II класса требуется учет транспортного загрязнения почвы и водоёмов на прилегающей к дороге территории. Для защиты территорий от загрязнения нефтепродуктами требуется соблюдение общих норм и правил при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, а именно исключить засорения почв промышленными и бытовыми сточными водами, твердыми бытовыми и промышленными отходами, проведение санитарной очистки почвы [7].

Дорожная эрозия является разрушением, переносом или отложением почв под воздействием воды и ветра вследствие неправильного проектирования автомобильной дороги и ошибках при строительстве. В этом случае разрушается плодородный слой почвы, представляющий собой сложную органоминеральную систему. Стоит заметить, что строительство трассы частично пройдет по кавказским заповедникам, о которых многие умалчивают во время обсуждения данного вопроса.

Таким образом строительство новой тупиковой трассы Джубга-Сочи будет целесообразно, как минимум, с экономической точки зрения, так как она будет выступать большой артерией как для туристов в сторону города Сочи, так и для жителей соседних городов с целью обмена различных ресурсов.

Список используемой литературы:

1. Аркадьев К.Г. Логистические системы и их роль в современной экономике // Экономика, управление, финансы: материалы V Междунар. науч.

конф. (г. Краснодар, август 2015 г.). — Краснодар: Новация, 2015. — С. 139-141.

2. Волков М., Дунаев О. Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала / М. Волков, О. Дунаев / Торгово-промышленная палата Российской Федерации, 2014. - С. 5-12.

3. Дятленко С.А., Развитие транспортно-логистического рынка в условиях внешних вызовов // Вклад аграрной науки в развитие земледелия Юга Российской Федерации. Инновационное развитие АПК: Материалы Межд. научно-практической конференции (Волгоград, 16-19 июль 2015 г.). - Волгоград: ООО «СФЕРА», - 2015. - С. 488.

4. Канке, А. А. Логистика / А.А. Канке, И.П. Кошечкина. - М.: Форум, Инфра-М, 2015. - 384 с.

5. Новиков О. А., Семенов А.И. Производственно-коммерческая логистика. Часть 1, 2. - С-Пб., 2016. –608 с.

6. Плешко М.С., Насонов А.А., Гармонин Р.Э., Сироткин А.Ю. Элементы геотехнического мониторинга подземных сооружений, закрепленных железобетонными анкерами // Инженерный вестник Дона. 2015. № 3 (37). С. 192.

7. Сагандыкова С.А., Хаирова С.М. Экономические факторы совершенствования логистики // Экономика. – 2018. – № 4. – С. 14 – 16.