

УДК 332.1

DOI: 10.17586/2310-1172-2023-16-3-100-115

Научная статья

Принципы управления и развития транспортной инфраструктуры в Российской Федерации

Д-р. экон. наук **Василенок В.Л.** fem1421@yandex.ru

Университет ИТМО

197101, Россия, Санкт-Петербург, Кронверкский пр., д. 49

Канд. экон. наук **Мартыненко О.В.** martynenko@igps.ru

Канд. экон. наук **Негреева В.В.** v.negreeva@mail.ru

Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы

Министерства чрезвычайных ситуаций России

им. Героя Российской Федерации генерала армии Е.Н. Зиничева

196105, Россия, Санкт-Петербург, Московский пр., 149

Скоробогатько К.Е. skorksu@yandex.ru

Банк «Санкт-Петербург»

195112, Санкт-Петербург, Малоохтинский пр., 64

Актуальность представленного исследования состоит в анализе развития транспортной инфраструктуры, которая влияет на правильную организацию транспортных потоков, что, в свою очередь, влечет за собой бесперебойное функционирование и своевременное снабжение необходимыми грузами объектов народного хозяйства. В настоящее время государство реализует ряд национальных проектов. Проектируя и отстраивая объекты транспортно-логистической инфраструктуры, можно добиться оптимизации транспортных потоков с целью эффективного управления экономической системы страны. Объектом исследования является транспортная инфраструктура Российской Федерации. Предметом исследования представлены основные принципы управления и развития транспортной инфраструктуры. Среди рисков следует отметить, что низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры может повлечь за собой неоправданные потери в перевозочном процессе, что негативным образом сказывается на эффективности организационно-управленческих процессов. Авторами изучена схема поэтапного размещения объектов федерального значения по виду транспорта, которая разработана на основании Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и других документов. Транспортная система играет важную роль в экономическом развитии Российской Федерации, так как является ключевым элементом как в производственной, так и в социальной сферах. Транспортная система способствует формированию конкурентных преимуществ государства с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Таким образом, данная тема является актуальной и требует постоянного изучения с целью нахождения оптимальных путей развития и управления транспортно-логистической инфраструктуры. Отсутствие или недостаточное развитие транспортной инфраструктуры может привести к экономическому торможению, повышению цен на товары и услуги, снижению конкурентоспособности и потере инвестиционной привлекательности регионов страны.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, перевозки, территориальное планирование.

Scientific article

Principles of management and development of transportation infrastructure in the Russian Federation

D.Sc. **Vasilenok V.L.** fem1421@yandex.ru

ITMO University

197101, Russia, St. Petersburg, Kronverksky pr., 49

Ph.D. Martynenko O.V. ovalerevna@rambler.ru

Ph.D. Negreeva V.V. v.negreeva@mail.ru

*Saint-Petersburg University of State Fire Service of Emercom of Russia
196105, Russia, St. Petersburg, Moskovsky Prospect 149*

Skorobogatko K.E. skorksu@yandex.ru

*Bank Saint-Petersburg
195112, Russia, St. Petersburg, Maloohhtinsky pr, 64*

The relevance of the presented study is to analyze the development of transport infrastructure, which affects the proper organization of transport flows, which, in turn, entails the smooth functioning and timely supply of necessary goods to the objects of national economy. Currently, the state is implementing a number of national projects. By designing and building transport and logistics infrastructure facilities, it is possible to achieve optimization of transport flows for the purpose of effective management of the country's economic system. The object of the study is the transport infrastructure of the Russian Federation. The subject of the study is the basic principles of management and development of transport infrastructure. Among the risks it should be noted that the low level of transport and logistics infrastructure development can entail unjustified losses in the transportation process, which negatively affects the efficiency of organizational and management processes. The authors studied the scheme of phased placement of federal facilities by mode of transportation, which was developed on the basis of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast for the period up to 2035 and other documents. The transportation system plays an important role in the economic development of the Russian Federation, as it is a key element in both production and social spheres. The transport system contributes to the formation of competitive advantages of the state in terms of the realization of its transit potential. Thus, this topic is relevant and requires constant study in order to find optimal ways of development and management of transport and logistics infrastructure. The lack or insufficient development of transport infrastructure can lead to economic slowdown, higher prices for goods and services, lower competitiveness and loss of investment attractiveness of the country's regions.

Key words: transport infrastructure, transportation, spatial planning.

Введение

Россия, занимающая самую большую территорию в мире, располагает огромным потенциалом в транспортной отрасли, что существенно влияет на экономику и социальную сферу страны. Согласно пункту 12 статьи 1 Федерального закона от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» транспортный комплекс – это объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства. Субъекты и объекты транспортной инфраструктуры подробнее представлены на рис. 1 [1].

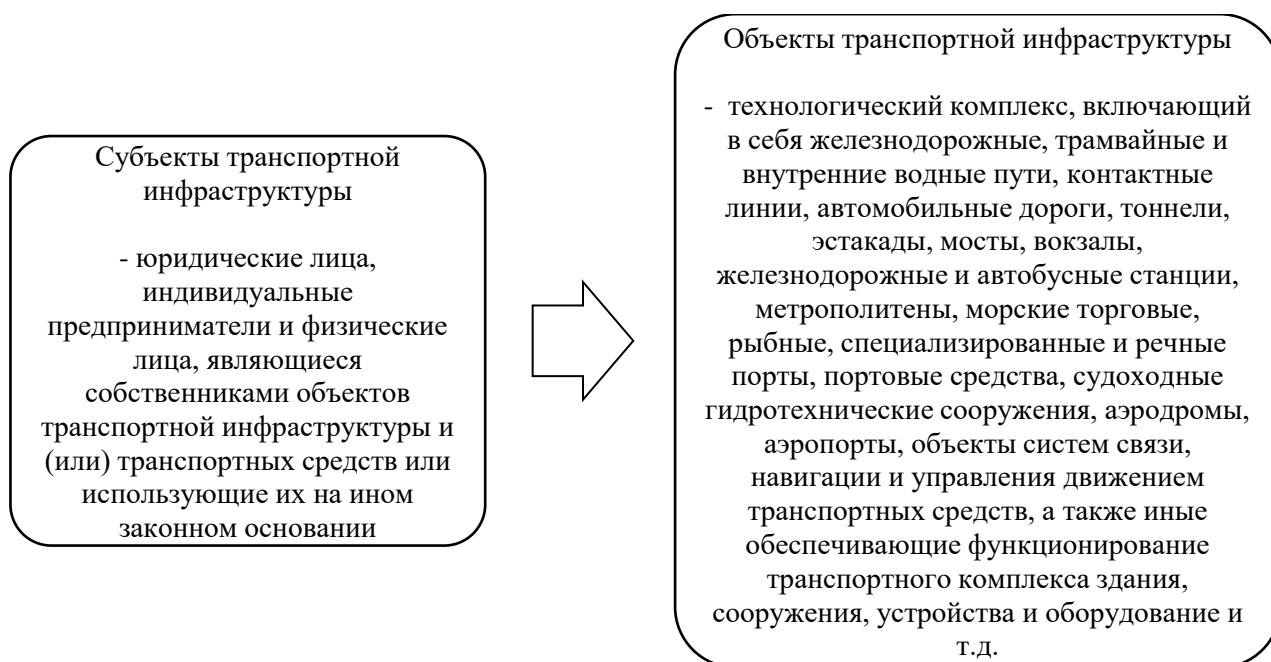


Рис. 1. Субъекты и объекты транспортной инфраструктуры [1]

В российской экономике транспорт занимает приоритетное место, так как обеспечивает базовые условия жизнедеятельности населения и способствует развитию Российской Федерации в общем виде. В управлении транспортной инфраструктурой определяют ряд принципов (рис. 2) [2].



Рис. 2. Основные принципы управления транспортной инфраструктурой (составлено авторами)

Таким образом, следует отметить, что по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» дорожные работы выполнены более чем на 70 %. Запланировано на 2023 г. общей укладки асфальтобетона и иных типов покрытия на региональной и местной сети дорог более 106,3 млн. кв. м, что составляет около 73,2% от всего плана работ на текущий год. Тем не менее есть и положительные результаты, в 2023 г. завешены дорожные работы в Белгородской, Пензенской областях, в Республике Ингушетия, Чеченской Республике. Также укладка покрытия выполнена более чем на 80% в 27 субъектах РФ (рис. 2). Эффективность управления и развития транспортной инфраструктуры во многом зависит от использования современных информационных технологий, что дает возможность организовывать расписание движения транспорта, проводить мониторинг и контролировать работу инфраструктуры, предоставлять оперативную информацию пассажирам и другим стейкхолдерам [4]

В результате наблюдается применение кластерного подхода в управлении транспортной инфраструктурой, суть которого состоит в делении ее на регионы. В каждом регионе создается свой региональный транспортный кластер, что в итоге дает возможность снизить нагрузку на транспортные магистрали и обеспечить наиболее эффективное использование мощностей.

Территориальное планирование России в области федерального транспорта

Развитие мирового хозяйства, а именно: изменение баланса между экономическими центрами, увеличение значения региональных экономических союзов, разработка и обширное применение новых технологий, сопровождается необходимостью совершенствования транспортной инфраструктуры страны [5].

В Распоряжении Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области Федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» представлена схема поэтапного размещения объектов федерального значения (по виду транспорта), которая разработана на основании Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и других документов. Фрагмент территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта представлен в табл. 1 [6].

Таблица 1

Территориальное планирование России в области федерального транспорта (2 этапа) [6]

| Вид инфраструктуры | Наименование планируемых для размещения объектов федерального значения 1-й этап (до 2025 года) | Наименование планируемых для размещения объектов федерального значения 2-й этап (до 2030 года) |
|---------------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 |
| Железнодорожный транспорт | 1) строительство специализированных высокоскоростных ж/д магистралей (например, Москва – Нижний Новгород – Казань, протяженностью 770 км); 2) строительство дополнительных главных путей, развитие существующей инфраструктуры на участках (например, Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород, комплексная реконструкция участка и ж/д подходов к портам на южном берегу Финского залива и т.д.); 3) строительство новых ж/д линий (например, Томмот – Кердем – Якутск (Нижний Бестях); 4) организация скоростного движения на участках железных дорог (например, Москва – Ярославль). | 1) строительство специализированных высокоскоростных ж/д магистралей (например, Москва – Смоленск – Красное, протяженностью 445 км); 2) строительство обходов городов и узлов (например, обход Иркутского ж/д узла протяженностью 50 км); 3) строительство новых ж/д линий (например, Буденновск – Нефтекумск – Кизляр протяженностью 224 км); 4) строительство новых ж/д линий, протяженность которых необходимо определить при проектировании (например, Углегорск – Смирных протяженностью 133 км и др.); 5) строительство дополнительных главных путей, развитие существующей инфраструктуры на участках (например, Обозерская – Беломорск – 353 км); 6) электрификация участков (например, Кандры – Инза); 7) организация скоростного движения на участках железных дорог (например, Москва – Рязань – Мичуринск - Саратов и т.д.). |
| Автомобильные дороги | Повышение доступности дорожной сети для населения, начало формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров (например, автомобильная дорога М-9 «Балтия» - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу) и т.д.) | Строительство и реконструкция автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог (например, Р-504 «Колыма» Якутск – Магадан, продление дороги «Колыма» до порта Анадырь и т.д.) |

Продолжение таблицы 1

Территориальное планирование России в области федерального транспорта (2 этапа) [6]

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| Воздушный транспорт | <p>1) развитие международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов (например, реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропортовом комплексе г. Абакана и т.д.);</p> <p>2) создание укрупненных центров организации воздушного движения (например, в Ленинградской области).</p> | <p>1) расширение аэродромной сети в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры, поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и т.д. (например, Внуково – развитие искусственной взлетно-посадочной полосы);</p> <p>2) реконструкция и тех. перевооружение комплексом средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэропорта (например, Тобольск, кол. вводимых средств – 2 единицы) и т.д.</p> |
| Водный транспорт | <p>Морской транспорт: увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности российского транспортного флота и т.д.).</p> | <p>Морской транспорт: увеличение пропускной способности морских портов и повышение эффективности их работы в координации с созданием логистической системы и т.д.</p> |
| | <p>Внутренний водный транспорт: устранение участков, лимитирующих пропускную способность глубоководной системы, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения и т.д.</p> | <p>Внутренний водный транспорт: развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам и т.д.</p> |
| Транспортные коридоры, узлы и совмещенные объекты | <p>Например, комплексное развитие инфраструктуры Мурманского транспортного узла (морской транспорт: терминалы по перевалке угля и др.) и т.д.</p> | <p>Мероприятия не предложены</p> |

Кроме того, следует отметить и государственный стандарт, согласно которому устанавливаются требования к развитию транспортной инфраструктуры в РФ. Стандарт предназначен региональным государственным органам для решения задач по разработке и внедрению эффективных подходов к управлению транспортной инфраструктуры.

Транспортно-логистическая инфраструктура – это технологический комплекс, предназначенный для организации движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг (железнодорожные и внутренние водные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы, а также здания, сооружения, устройства и оборудование, обеспечивающие функционирование объектов транспортно-логистической инфраструктуры [7].

Таким образом, принимая во внимание Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 №378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных документов», можно определить виды транспортных средств, действующих на территории России (табл. 2) [8].

Виды транспорта и транспортировки товаров в России [8]

| Код | Наименование |
|-----|--|
| 10 | Морской/речной транспорт |
| 20 | Железнодорожный транспорт |
| 30 | Автомобильный транспорт, за исключением транспортных средств, указанных под кодами 31,32 |
| 31 | Состав транспортных средств (тягач с полуприцепом или прицепом) |
| 32 | Состав транспортных средств (тягач с прицепом(-ами) и полуприцепом(-ами)) |
| 40 | Воздушный транспорт |
| 50 | Почтовое отправление |
| 71 | Трубопроводный транспорт |
| 72 | Линии электропередачи |
| 80 | Внутренний водный транспорт |
| 90 | Транспортное средство, перемещающееся в качестве товара своим ходом |
| 99 | Прочие |

На рис. 3 и 4 представлена динамика перевозок грузов и грузооборот по видам транспорта за период с 2020 по 2022 год [9].

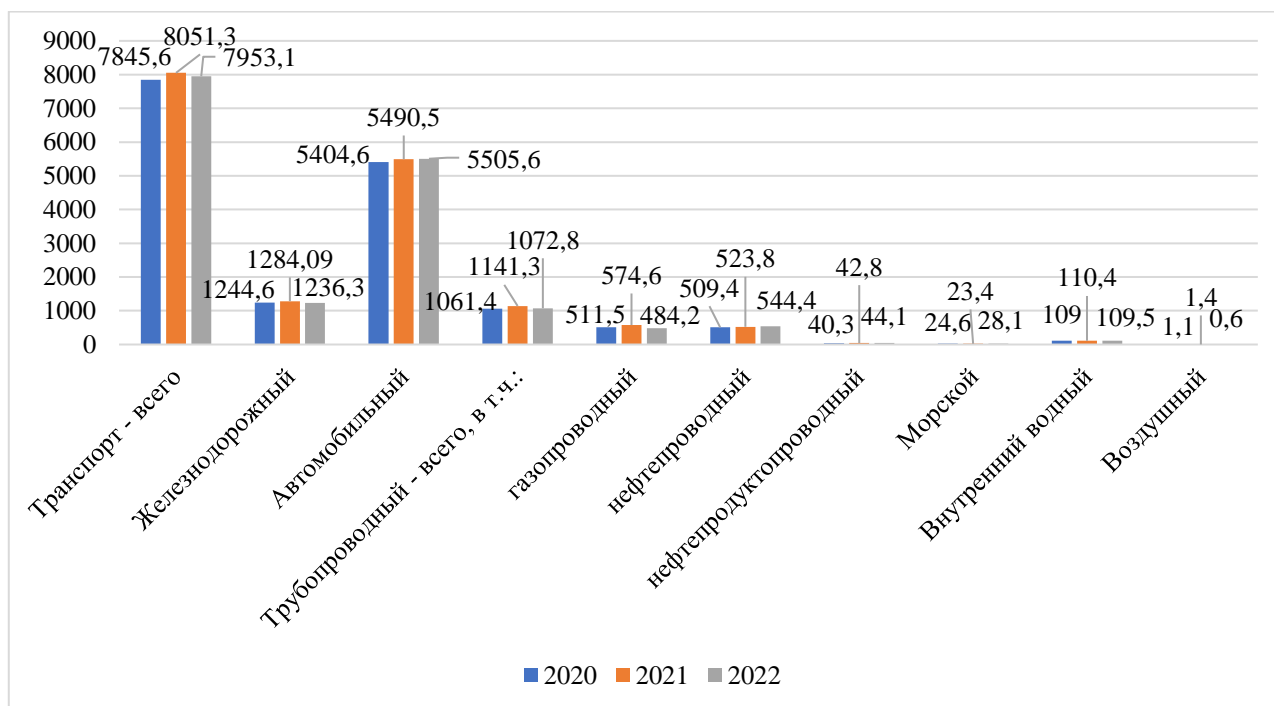


Рис. 3. Перевозки грузов по видам транспорта, млн. тонн [9]

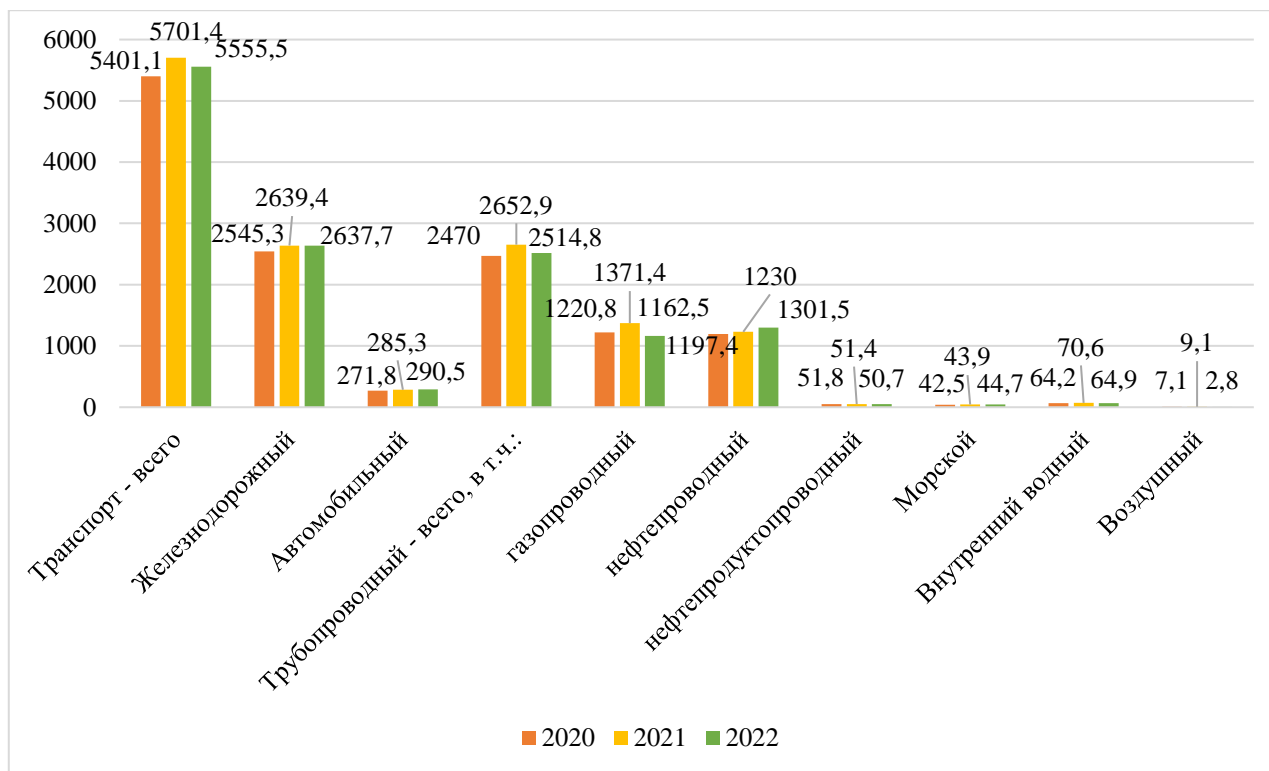


Рис. 4. Грузооборот по видам транспорта, млрд. т*км [9]

Общий объем перевозок грузов российским транспортом в 2022 году составил 7953,1 млн. тонн, что на 98,2 млн. тонн меньше, чем в 2021 году. Из них, по данным Росстата [9]:

1. Перевозки автотранспортом за 2022 год увеличились на 15,1 млн. тонн по сравнению с 2021 годом и составили 5505,6 млн. тонн.
2. Перевозки железнодорожным транспортом по итогам 2022 года достигли 1236,3 млн. тонн, что на 47,8 млн. тонн меньше показателя прошлого года.
3. Транспортировка трубопроводным транспортом в 2022 году составила 1072,8 млн. тонн – на 68,5 млн. тонн меньше показателя прошлого года.
4. Перевозки морским транспортом в 2022 году были на уровне 28,1 млн. тонн, что на 4,7 млн. тонн больше, чем в 2021 году.
5. Перевозки внутренним водным транспортом в 2022 году по сравнению с 2021 годом уменьшились на 0,9 млн. тонн и составили 109,5 млн. тонн.
6. Объем перевозок воздушным транспортом за 2022 год составил 0,6 млн. тонн. По сравнению с 2021 годом перевозки воздушным транспортом уменьшились на 0,8 млн. тонн.

Таким образом, по всем видам транспорта, кроме морского и автотранспорта, наблюдается отрицательная динамика, что связано с неопределенностью международной обстановки в настоящее время.

С точки зрения логистического управления транспортными системами, каждый вид транспорта имеет особенности, которые определяют возможности его использования в соответствии с выбранным оптимальным маршрутом (рис. 5) [10].

| | |
|--|---|
| Ж/д транспорт | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: независимость от метеоусловий, быстрая доставка, высокая пропускная и провозная способность;• Недостатки: отсутствие ж/д в некоторых регионах, высокая стоимость перевозки. |
| Внутренний водный | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: высокая провозная способность на глубоководных реках и водоемах, наименее затратный, доступ в отдаленные районы доставки;• Недостатки: наличие водных внутренних путей, затратный по времени, сезонность, ненадежность. |
| Морской | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: высокая провозная способность, межконтинентальная перевозка, наименее затратный;• Недостатки: затратный по времени, необходимо наличие портов, зависимость от навигационных и метеоусловий. |
| Автомобильный | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: самая высокая транспортная доступность, быстрая доставка, сохранность грузов, возможен выбор оптимального маршрута;• Недостатки: зависимость от погодных и дорожных условий, высокие затраты на большие расстояния. |
| Воздушный | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: быстрый способ доставки, высокая сохранность;• Недостатки: высокие затраты, зависимость от метеоусловий, частичная географическая недоступность. |
| Трубопроводный (Не универсален. Используется только для газов и жидкостей без твердых включений) | <ul style="list-style-type: none">• Преимущества: отличается большой пропускной способностью, может быть проведен в любую точку континента, можно построить в сложных геологических и климатических условиях, низкая себестоимость при эксплуатации, осуществляется полная герметизация транспортировки, автоматизированы операции налива, перекачки и слива, требует сравнительно мало капитальных вложений;• Недостатки: ограниченность по видам грузов, отсутствие гибкости логистической цепи. |

Рис. 5. Преимущества и недостатки видов транспорта [9]

На рис. 5 представлены достоинства и недостатки видов транспорта по отношению их к участию в логистической системе РФ в общем виде. Каждый вид транспорта требует свою производственно-техническую базу, необходимую для эксплуатации, технического обслуживания и ремонта транспортного средства.

В логистической системе чаще всего приоритет отдается автомобильному транспорту, за счет которого осуществляется быстрый доступ к складам хранения материально-технических средств, к зоне чрезвычайной ситуации и пунктам проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ [11]. Таким образом, развитие транспортного комплекса имеет огромное значение для экономики и общества государства, так как от него напрямую зависит функционирование любой сферы деятельности на различных иерархических уровнях.

Транспортно-логистическая инфраструктура как фактор обеспечения экономической безопасности государства

Обеспечение экономической безопасности является одним из стратегических национальных приоритетов Российской Федерации. Это связано с тем, что экономическая безопасность служит фундаментальной основой для обеспечения устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития государства [12].

Экономическая безопасность государства представляет собой состояние защищенности экономики страны и ее населения от различных рисков и угроз, которые могут привести к социально-экономической нестабильности государства [13].

В Указе Президента РФ от 13.05.2017 №208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» определены цели обеспечения экономической безопасности страны (рис. 6) [13].



Рис. 6. Цели обеспечения экономической безопасности Российской Федерации [13]

На обеспечение экономической безопасности государства оказывают влияние различные факторы, создающие благоприятные условия для осовременивания российской экономики и развития потенциала России. Ряд таких факторов представлен на рис. 7 [12].



Рис. 7. Факторы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации [12]

Согласно рис. 7, транспортно-логистическая инфраструктура является фактором обеспечения экономической безопасности государства.

Транспортно-логистическая инфраструктура – это совокупность объектов и средств, предназначенных для организации перевозок различных грузов и пассажиров. Состав транспортно-логистической инфраструктуры представлен на рис. 8 [14].



Рис. 8. Состав транспортно-логистической инфраструктуры России [14]

Транспортная система играет важную роль в экономическом развитии Российской Федерации, так как является ключевым элементом как в производственной, так и в социальной сферах. Транспортная система способствует формированию конкурентных преимуществ государства с точки зрения реализации ее транзитного потенциала [15].

В нынешних политических и экономических условиях Россия находится в активном процессе преобразования транспортной системы. Это связано с необходимостью развития внутреннего производства и экономики, что требует эффективного обновления и оптимизации транспортной инфраструктуры [16]. Рассмотрим влияние развития транспортно-логистической инфраструктуры на экономику страны на примере улучшения дорожных условий (рис. 9) [17].

Рисунок 9 подтверждает необходимость постоянного развития транспортно-логистической инфраструктуры России. Это позволит стране стать полноценным участником мировой торговли и реализовать масштабные транспортные проекты.

Реализация развития транспортной системы предусмотрена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 №3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [16].



Рис. 9. Влияние развития дорожных условий как элемента транспортно-логистической инфраструктуры на экономику страны [17]

На рис. 10 показан уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии за 2022 год [16].

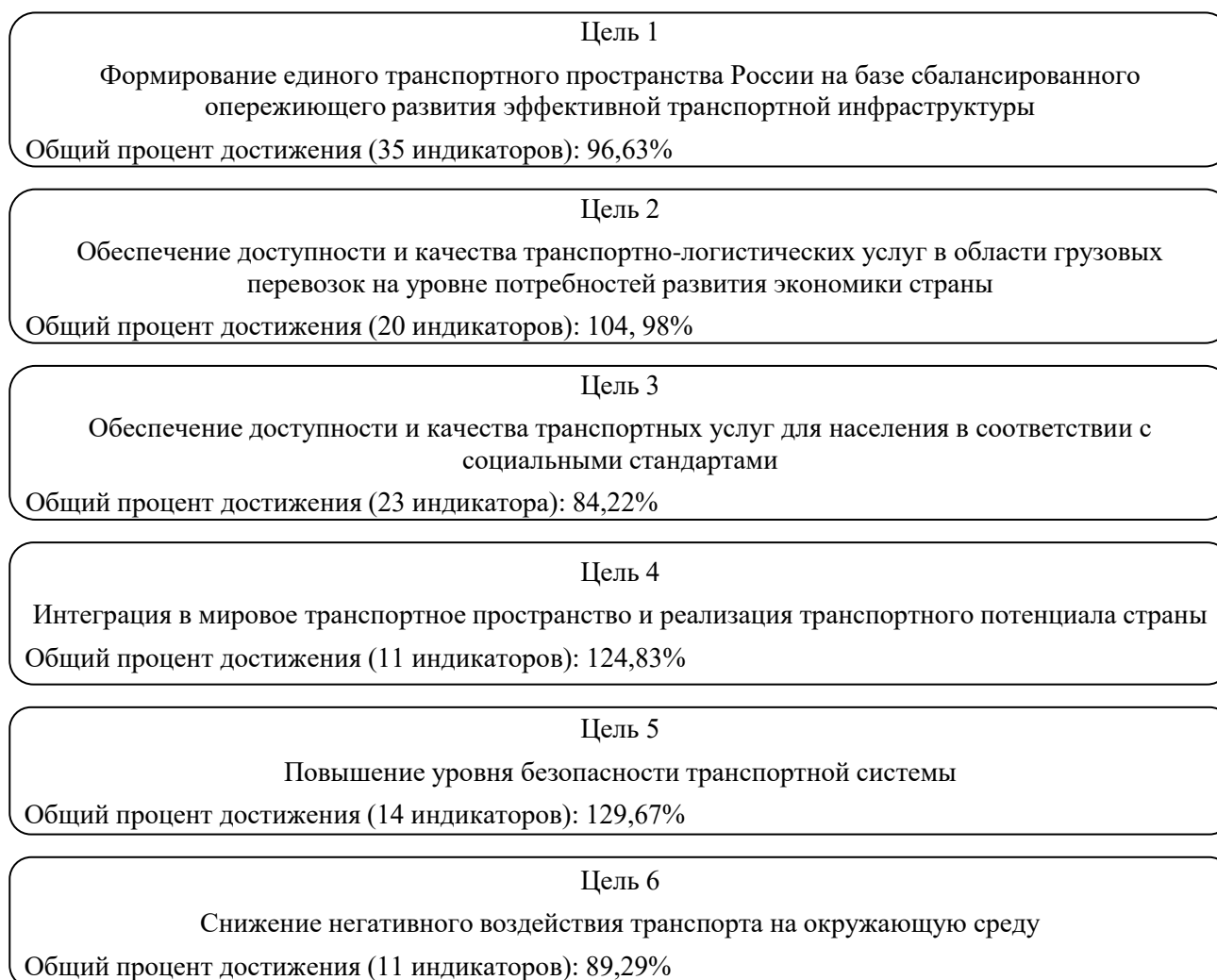


Рис. 10. Уровень достижения заданных значений индикаторов по целям Транспортной стратегии за 2022 год [16]

В табл. 3 представлена часть сведений о достижении целевых значений показателей транспортного комплекса в разрезе за 2022 год [16].

Таблица 3

Сведения (фрагмент) о достижении целевых значений показателей транспортного комплекса России в разрезе за 2022 год [16]

| Показатели отрасли/сферы | 2021 г. | 2022 г. | | Характеристика показателя |
|--|---------|---------|------|------------------------------|
| | | План | Факт | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Основные показатели (индикаторы) транспортного комплекса (фрагмент) | | | | |
| 1. Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность: | | | | |
| 1.1 Доля протяженности линий ж/д транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности ж/д транспорта общего пользования, % | 7,3 | 11,03 | 7,2 | Улучшение ситуации в отрасли |

Продолжение табл. 3

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|-------|---------|-------|------------------------------|
| 1.2 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, % | 20,32 | 27,1 | 18,46 | Улучшение ситуации в отрасли |
| 1.3 Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, % | 2,98 | 3,5 | 2,06 | Улучшение ситуации в отрасли |
| 1.4 Доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей, % | 16,8 | 47,3 | 16,6 | Ситуация не изменилась |
| 2. Ввод в эксплуатацию новых ж/д линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года), км | 545,9 | 2273,4 | 566,3 | Ухудшение ситуации |
| 3. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения, тыс. км | 4,38 | 10,2 | 4,64 | Ухудшение ситуации |
| 4. Средняя коммерческая скорость товародвижения железнодорожным транспортом, км в сутки | 404,5 | 263 | 408,4 | Улучшение ситуации в отрасли |
| 5. Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего, пасс.-км на 1 человека в год | 6200 | 10069,3 | 8000 | План не достигнут |
| 6. Экспорт транспортных услуг, млрд. долларов США | 13,38 | 32,15 | 15,71 | Ситуация не изменилась |
| 7. Перевозки транзитных грузов через территорию РФ, млн. т. | 25,1 | 44,025 | 36,1 | План не достигнут |
| 8. Социальный риск гибели в ДТП, число погибших в ДТП на 100 тыс. населения, % | 10,8 | 13,8 | 10,1 | Улучшение ситуации в отрасли |
| 9. Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км ж/д транспортом (по отношению к уровню 2011 года), % | 80 | 62,3 | 80 | Ухудшение ситуации |
| 10. Объем выбросов CO ₂ на один приведенный т-км воздушным транспортом (по отношению к уровню 2011 года), % | 79 | 89 | 78 | Улучшение ситуации в отрасли |
| 11. И другие показатели | | | | |

Показатели, представленные в табл. 3, отражают влияние макроэкономических сдвигов, изменений во внешнеэкономической конъюнктуре и геополитических событий, которые вынудили Россию адаптировать свою экономику к новым условиям. Также, некоторые показатели транспортной системы не достигли целевых значений из-за недостаточного финансирования соответствующих мероприятий [16].

Изменения экономической ситуации в Российской Федерации определяются не только макроэкономическими условиями, но и внешними факторами. Это значит, что эффективность реализации Транспортной стратегии также будет зависеть от воздействия мировых экономических тенденций на российскую транспортную систему. Для того, чтобы обеспечить устойчивое развитие транспортной системы России, необходимо увеличивать гибкость российской транспортной политики по всем направлениям. Важным аспектом также является продолжение развития и осовременивания транспортно-логистической инфраструктуры. Это позволит повысить эффективность транспортной системы в целом и увеличить конкурентоспособность России на международном уровне, что, в свою очередь, окажет положительное влияние на обеспечение экономической безопасности Российской Федерации [18].

Таким образом, в Российской Федерации транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики и выполняет важные функции по достижению стратегических национальных целей государства, одной из которых является обеспечение экономической безопасности страны.

Подводя итоги, стоит еще раз отметить важность развития транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации. Отсутствие или недостаточное развитие транспортной инфраструктуры может привести к экономическому торможению, повышению цен на товары и услуги, снижению конкурентоспособности и потере инвестиционной привлекательности регионов страны. Также, необходимо учитывать экологические последствия, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, например, загрязнение окружающей среды [19]. Поэтому государственные органы и частные компании должны сотрудничать для привлечения достаточного уровня инвестиций и обеспечения развития транспортной системы в стране. Реализация эффективного управления транспортно-логистической инфраструктурой является надежным фактором обеспечения экономической системы Российской Федерации.

Литература

1. Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902027326> (дата обращения: 10.03.2023).
2. Эффективные подходы к управлению транспортной инфраструктурой в контексте 16:15:050501:450. – URL: <https://ru.anyquestion.info/a/effektivnye-podhody-k-upravleniyu-transportnoy-infrastrukturoy-v-kontekste-1615050501450?ysclid=lmdivzmx3p372665992> (дата обращения: 7.09.2023).
3. Доклад о результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2022 год, целях и задачах на 2023 год и плановый период до 2025 года. – URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/4_itog_report_2022_2023_2025.pdf?ysclid=lmtlyupu5b958832146 (дата обращения: 07.09.2023).
4. Транспорт России информационно-статистический бюллетень 2022 год. – URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleten_transport_russia.pdf?ysclid=lmx3qyv0a9596580537 (дата обращения: 05.09.2023).
5. Айханова М.Г. Концепция логистики и логистика в новых экономических условиях // Международный научный журнал «Вестник науки». 2023. Т. 1. № 3(60). С. 7-10.
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 №384-р «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/499009611> (дата обращения: 17.03.2023).
7. Негреева В.В., Василенок В.Л., Алексашина Е.И., Цимбалит-Колесникова И.А. Основы логистики. Учебное пособие. – СПб: ООО «НПО ПБ АС», 2019. – 108 с.
8. Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 №378 «О классификаторах, используемых для заполнения таможенных документов». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_105110/ (дата обращения: 20.03.2023).
9. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 15.03.2023).
10. Андрианов А.Ю., Белов А.А. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры предприятия // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 5 (Ч. 1). С. 12-18.

11. *Опарин Д.Е.* Вопросы эксплуатации специальной пожарной и аварийно-спасательной техники в подразделениях МЧС // Наука в современном мире: актуальные вопросы, достижения и инновации : сборник статей Международной научно-практической конференции, Пенза, 15 января 2023 года. – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2023. – с. 45-47.
12. Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 №400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/ (дата обращения: 02.04.2023).
13. Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 №208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216629/ (дата обращения: 10.04.2023).
14. *Андреанов А.Ю., Белов А.А.* Формирование транспортно-логистической инфраструктуры предприятия // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 5 (Ч. 1). С. 12-18.
15. *Негреева В.В., Скоробогатко К.А., Матершева В.В.* Организационно-управленческие аспекты формирования транспортной инфраструктуры в арктической зоне // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2023. № 2 (53). С. 91-102.
16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161> (дата обращения: 20.03.2023)
17. *Амирова З.Б., Аристова Л.Б., Баженов Ю.М.* Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния: Коллективная монография: в 2-х частях / З.Б. Амирова, Л.Б. Аристова, Ю.М. Баженов [и др.]. – Нижний новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. – с. 482.
18. *Еремеева Л.Э.* Транспортная логистика: учебное пособие / Л.Э. Еремеева. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2023. – с. 401.
19. *Макарова О.Н., Кузенкова Е.С., Мартыненко О.В.* Управление параллельным импортом и его влияние на цены. Международный опыт // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2022. № 4 (51). С. 107-117.

References

1. Federal'nyi zakon ot 09.02.2007 №16-FZ «O transportnoi bezopasnosti». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/902027326> (data obrashcheniya: 10.03.2023).
2. Effektivnye podkhody k upravleniyu transportnoi infrastrukturoi v kontekste 16:15:050501:450. – URL: <https://ru.anyquestion.info/a/effektivnye-podhody-k-upravleniyu-transportnoy-infrastrukturoy-v-kontekste-1615050501450?ysclid=lmtivzmx3p372665992> (data obrashcheniya: 7.09.2023).
3. Doklad o rezul'tatakh deyatelnosti Ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii za 2022 god, tselyakh i zadachakh na 2023 god i planovyi period do 2025 goda. – URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/4_itog_report_2022_2023_2025.pdf?ysclid=lmtlyupu5b958832146 (data obrashcheniya: 07.09.2023).
4. Transport Rossii informatsionno-statisticheskii byulleten' 2022 god. – URL: https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/3_bulleted_transport_russia.pdf?ysclid=lmx3qyv0a9596580537 (data obrashcheniya: 05.09.2023).
5. Aikhanova M.G. Kontseptsiya logistiki i logistika v novykh ekonomicheskikh usloviyakh // *Mezhdunarodnyi nauchnyi zhurnal «Vestnik nauki»*. 2023. T. 1. № 3(60). S. 7-10.
6. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 19.03.2013 №384-r «Ob utverzhdenii skhemy territorial'nogo planirovaniya Rossiiskoi Federatsii v oblasti federal'nogo transporta (zheleznodorozhnogo, vozdušnogo, morskogo vnutrennego vodnogo transporta) i avtomobil'nykh dorog federal'nogo znacheniya». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/499009611> (data obrashcheniya: 17.03.2023).
7. Negreeva V.V., Vasilenok V.L., Aleksashkina E.I., Tsimbalist-Kolesnikova I.A. Osnovy logistiki. Uchebnoe posobie. – SPb: OOO «NPO PB AS», 2019. – 108 s.
8. Reshenie Komissii Tamozhennogo soyuza ot 20.09.2010 №378 «O klassifikatorakh, ispol'zuemykh dlya zapolneniya tamozhennykh dokumentov». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_105110/ (data obrashcheniya: 20.03.2023).
9. Ofitsial'nyi sait Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki. – URL: <https://rosstat.gov.ru/> (data obrashcheniya: 15.03.2023).

10. Andrianov A.Yu., Belov A.A. Formirovanie transportno-logisticheskoi infrastruktury predpriyatiya // *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava*. 2019. № 5 (Ch. 1). S. 12-18.
11. Oparin D.E. Voprosy ekspluatatsii spetsial'noi pozharnoi i avariino-spasatel'noi tekhniki v podrazdeleniyakh MChS // *Nauka v sovremennom mire: aktual'nye voprosy, dostizheniya i innovatsii* : sbornik statei Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Penza, 15 yanvarya 2023 goda. – Penza: Nauka i Prosveshchenie (IP Gulyaev G.Yu.), 2023. – s. 45-47.
12. Ukaz Prezidenta Rossiiskoi Federatsii ot 02.07.2021 №400 «O Strategii natsional'noi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/ (data obrashcheniya: 02.04.2023).
13. Ukaz Prezidenta Rossiiskoi Federatsii ot 13.05.2017 №208 «O Strategii ekonomicheskoi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216629/ (data obrashcheniya: 10.04.2023).
14. Andrianov A.Yu., Belov A.A. Formirovanie transportno-logisticheskoi infrastruktury predpriyatiya // *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava*. 2019. № 5 (Ch. 1). S. 12-18.
15. Negreeva V.V., Skorobogat'ko K.A., Matersheva V.V. Organizatsionno-upravlencheskie aspekty formirovaniya transportnoi infrastruktury v arkticheskoi zone // *Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskii menedzhment*. 2023. № 2 (53). S. 91-102.
16. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 27 noyabrya 2021 goda №3363-r «Ob utverzhdenii Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161> (data obrashcheniya: 20.03.2023)
17. Amirova Z.B., Aristova L.B., Bazhenov Yu.M. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ekonomicheskogo proryva i natsional'noi bezopasnosti strany na etapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya: Kollektivnaya monografiya: v 2-kh chastyakh / Z.B. Amirova, L.B. Aristova, Yu.M. Bazhenov [i dr.]. – Nizhnii novgorod: Volzhskii gosudarstvennyi universitet vodnogo transporta, 2023. – s. 482.
18. Eremeeva L.E. Transportnaya logistika: uchebnoe posobie / L.E. Eremeeva. – 3-e izd., pererab. i dop. – Moskva: INFRA-M, 2023. – s. 401.
19. Makarova O.N., Kuzenkova E.S., Martynenko O.V. Upravlenie parallel'nym importom i ego vliyanie na tseny. Mezhdunarodnyi opyt // *Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskii menedzhment*. 2022. № 4. S. 107-117.

Статья поступила в редакцию 13.06.2023
Принята к публикации 31.08.2023

Received 13.06.2023
Accepted for publication 31.08.2023