

Ганин Владимир Алексеевич

логистический представитель

ООО «Веста»

г. Кинель, Самарская область

магистрант

НОУ ВПО «Самарский институт управления»

г. Самара, Самарская область

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В 2016 ГОДУ

***Аннотация:** в данной статье автор рассматривает основные проблемы развития транспортной системы России в 2016 году. В работе отмечается, что рынок транспортных услуг играет важную роль в развитии экономики страны, изучается система «Платон», проводится анализ парка автотранспортных средств. В завершение представлен авторский взгляд на проблему, который может быть интересен специалистам в области экономики.*

***Ключевые слова:** развитие транспортной системы, система «Платон», рынок транспортных услуг.*

Одним из основных критериев, который показывает развитие и уровень всей страны, является экономика, и рынок транспортных услуг играет важную роль в развитии экономики страны. Анализ развития структуры и динамики основных показателей перевозки грузов в России в 2014–2015 гг. показал, что наибольшее количество грузов перевозится при помощи автомобильного транспорта, железной дороги и трубопроводными путями. Но, по моему мнению, в силу нынешних обстоятельств, сложившихся в грузоперевозках, в связи с нестабильным курсом рубля по отношению к доллару и евро, и вступившим с 15 ноября 2015 года система «Платон», по который владельцы траков массой от 12 тонн и выше будут платить при проезде по всем автотрассам федерального значения, и стоимость с 15.11.2015 по 29.02.16: 1,5293 руб. за километр пути, а с 1 марта 2016 года до 31 декабря 2018 года тариф будет увеличен до 3,06 руб./км.

Что такое система Платон?

15 ноября 2015 года запущена в работу система оплаты дорог «Платон», которая обеспечивает сбор средств или «плата за тонны» так её называют водители. Итак, система Платон предусматривает обработку и хранение данных о передвижении траков с высоким тоннажем по федеральным трассам (а это 50 744 км) по всей России.

Для того что бы система работала требуется оснастить грузовой транспорт и автомобили GPS/ГЛОНАСС и GSM модулем, а также акселерометром, модулем защиты информации, датчиками нарушения целостности.

Система автоматически отключается, когда трак уходит с федеральной трассы или въезжает на платную дорогу, где плата взимается по-другому. Предполагается, что тариф не будет зависеть от наличия груза.

Подводя небольшой итог по данной системе «Платон» скажу, что данная система не оправдывает себя, поскольку все пути она прокладывает по Федеральным платным трассам, и путь водителя может составлять не 764 км пути из Самары в Волжский, а все 810 км, а каждый километр в 2016 году будет стоить 3,06 р. В конечном счёте ни новых дорог, ни прибыли Компаниям и Холдингам и ИП ждать не стоит, и водители, которые работают от процента с груза, потеряют в зарплате, пусть и немного, но это очень неприятно.

В России имеется большое количество логистических компаний (холдингов, ООО, ИП и т. д.), в основном они небольшие по размерам и находятся на огромных расстояниях, что создаёт определённые трудности для перевозок. Но данная проблема решаема и каждая компания стремится решить её возводя новые склады, порты и открывая новые филиалы по всей стране.

На данный момент при проведении анализа получаем, что парк автотранспортных средств находится в упадке, 14% грузовых автомобилей имеют возраст до 5 лет, а большая часть автопарка – более 10 лет есть и экземпляры ветераны, возраст которых доходит до 25 лет. Технический уровень отечественных транс-

портных средств отстает от мирового на 10–15 лет по экономичности, надежности, эргономичности, экологии и безопасности, что приводит к повышению общественных издержек на внутреннем рынке и значительным потерям на рынке международных перевозок. Но Мечты российских дальнобойщиков сбываются: теперь им доступен магистральный КАМАЗ-5490 с кабиной Mercedes-Benz Axor. Уже сейчас в Набережных Челнах изготовили 1096 таких тягачей. Окончательный переход завода на новый модельный ряд состоится в конце 2016 года. Будем только надеяться, что они будут соответствовать всем стандартам, будут надёжными и иметь всё необходимое для благоприятной работы водителя, потому что трак для водителя как второй дом где все должно быть под рукой и работать как часы.

ВВП страны за 2014–2015 г. вырос всего лишь на 1,5%, индекс тарифов на грузовые перевозки стремительно увеличивался.

Объем российского рынка транспортно-логистических услуг превышает 55 млрд. USD на 2015 г. В структуре российского рынка более 75% приходится на грузоперевозки.

В настоящее время на российском рынке работает около 4 тысяч Логистических компаний, среди которых три тысячи компаний осуществляют перевозки и одна тысяча занимается экспедиторской деятельностью.

По географическому расположению основная масса компаний расположена в столице(Москве) и северной столице (Санкт-Петербурге), а также в портовых городах и региональных центрах. Около 30% компаний находятся в Центральной части России (18% – в Москве), (28% – В Приволжье), (18% – в Уральском федеральном округе) и 9% – в Северо-Западном федеральном округе.

Зарубежным компания в логистической сфере принадлежит – около 17% рынка, которые выступают посредниками между Россией и Европой и странами СНГ.

По итогам отраслевых исследований получаем, что темпы роста перевозок у в России имеют высокие показатели, не смотря на высокие налоги и отвратительные дороги и другие отрицательные факторы. Если вдаваться в цифры, то

значения годового оборота логистических компаний за 2014 и 2015 гг. в среднем выросли более чем на 2,5%.

Дальнейшее развитие российского рынка транспортно-логистических структур выглядит многообещающе, хотя на деле всё может оказаться еще одой бумагой с печатью.

1. Внешние:

- динамика глобальной торговли и индустрии;
- дальнейшее нахождение России в ВТО
- стабильность взаимоотношений Европейского союза;
- рост объемов торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и повышение потребностей в создании новых транспортных коридоров, включая транзитные перевозки грузов по территории России;
- глобализация деятельности транснациональных корпораций и западных розничных сетей;
- экспансия международных логистических компаний.

2. Внутренние:

- сохранение достаточно высоких темпов экономического роста в стране;
- положительная динамика промышленного производства и розничного товарооборота;
- увеличение объемов экспортно-импортных операций и изменение структуры внешней торговли;
- спрос на транспортно-логистические услуги;
- темпы консолидации логистического рынка;
- состояние транспортно-логистической инфраструктуры и динамика инвестиций в отрасль.

По аналитическим данным логистические компании будут находиться в небольшом застое и среднегодовые темпы роста транспортно-логистических услуг в 2016–2017 гг. составят 0,5%.

В завершение всего выше перечисленного хочу высказать свое мнение, относительно темпов роста Логистики, рост он, конечно, будет за счет нововведений в плане перевозок, предоставление более выгодных условий по перевозкам от разных холдингов и компаний, но вот что касательно ИП тут сказать сложно поскольку надо понимать, что не все ИП имеют у себя за спиной большой капитал, огромный штат специалистов и техники, а также развитой инфраструктуры (портов, складов и т. д.). В первую очередь все новые законы и реформы ударят по ним, и многие ИП будут вынуждены закрыться либо на время сдать всю технику в аренду, либо сократить штат до того количества, которое будет приносить прибыль, несмотря на все расходы. И на данном этапе Логистика получит на первое полугодие 2016 года застой в плане развития, поскольку поймать волну и правильное направление во время данного кризиса сможет не каждый. Но будем надеяться, что Государство прекрасно понимает, что Логистика это золотая жила России, и сделают всё возможное что бы хоть как-то облегчить существование этого направления на данном этапе.

Список литературы

1. Исследование системы управления предприятия ЗАО «Уралтранс» на основе изучения факторов внешней и внутренней среды: Диплом.
2. Logistic-info [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logistic-info.ru/>