

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РОССИИ

© 2013 Р.В. Шеховцов*

Ключевые слова: стратегия, сценарии, прогноз, долгосрочное социально-экономическое развитие, логистические системы, транспорт, инфраструктура.

Дается оценка текущей макроэкономической ситуации в России, характеризуются ключевые тренды, тенденции и сценарные условия долгосрочного социально-экономического развития России на период до 2030 г. На фоне текущей и прогнозируемой социально-экономической динамики рассмотрено состояние макрологистических систем. Показана взаимосвязь развития логистических систем и социально-экономического развития России в целом. Описаны отдельные крупные проекты, направленные на развитие транспортных логистических систем.

Последствия финансово-экономического кризиса, накопленные институциональные и структурные проблемы в социально-экономической системе России и мировой экономике в целом и складывающиеся на их основе новые глобальные макроэкономические, геополитические, социальные и другие условия требуют от России фундаментальных изменений в структуре национальной логистической системы. Основные контуры и параметры национальной логистической системы в долгосрочной перспективе должны быть существенным образом трансформированы.

Согласно сценарным условиям долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 г., в качестве основных тенденций, определяющих развитие национальной экономики, необходимо выделить следующие¹:

- ◆ адаптация к условиям и колебаниям мировой экономики продолжится, а зависимость цен и объемов торговли углеводородами от колебаний конъюнктуры мировых рынков будет увеличивать неопределенность бюджетных доходов и собственно устойчивость всей национальной экономики;

- ◆ следует прогнозировать увеличение зависимости платежного баланса и экономического роста от притока иностранного капитала и состояния инвестиционного климата в России в целом;

- ◆ на фоне снижения технологических потенциалов в ряде высоко- и среднетехнологичных отраслей, трансформации факторной

основы экономического роста актуализируются новые источники развития экономики - инновации и институты;

- ◆ качественно меняются требования к инфраструктуре, уровень развития энергетики, транспорта становится ключевым лимит-фактором развития;

- ◆ старение населения на фоне сокращения рождаемости, а также побочные негативные эффекты от миграции уже в ближайшей перспективе станут причинами дефицита на рынке труда и ограничением для реализации масштабных программ модернизации экономики;

- ◆ изменения в природе экономического роста, новые технологические уклады и ориентация на тотальные инновации определяют страны и регионы опережающего развития, на которых концентрируется качественный человеческий капитал;

- ◆ конкуренция на внутреннем рынке усилится в результате вступления России в ВТО, одновременно вследствие глобализации и интенсивного развития развивающихся стран активизируется конкуренция и на мировых рынках, повсеместное распространение ресурсов, знаний, технологий нивелирует традиционные конкурентные преимущества России (низкая стоимость рабочей силы, энергоносителей и других ресурсов).

В результате потенциал роста и развития российской экономики в значительной мере будет определяться:

- ◆ способностью конвертировать накопленные потенциалы в сфере энергетики, на-

* Шеховцов Роман Викторович, доктор экономических наук, профессор Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). E-mail: rinadoo@yahoo.com.

уки и образования, эффекты масштаба в сфере потребительского рынка;

- ♦ результативностью проводимой модернизации, динамикой повышения инновационного потенциала и ростом производительности в промышленности и сфере услуг, которые, в свою очередь, зависят от инвестиционной активности государства и бизнеса;

- ♦ динамизмом и масштабностью инфраструктурных проектов, которые в новой экономике выступают уже не столько обеспечивающей системой, сколько драйвером роста и развития экономики, при этом инфраструктура становится не только объектом, но и источником инноваций;

- ♦ наличием институтов развития предпринимательства, инвестиций, инноваций, собственности, гражданского общества, государственного управления и др.;

- ♦ уровнем и потенциалом развития человеческого капитала, в том числе за счет развития среднего (креативного) класса;

- ♦ способностью эффективно интегрироваться с партнерами из ближнего и дальнего зарубежья.

Прогноз социально-экономического развития России на период до 2030 г. предполагает вариативность: инерционный и инновационный прогрессорский сценарий. В качестве целевого для России рассматривается инновационный сценарий. Если его реализовать реально не удастся, позиции России в мире будут существенно подорваны и под

угрозу реализации будут поставлены решения фундаментальных проблем долгосрочного социально-экономического и геополитического развития.

Основные количественные макроэкономические параметры социально-экономического развития России на период до 2030 г. представлены в таблице.

Принимая во внимание, что доля транспортных услуг в системе логистического сервиса будет доминировать и в долгосрочной перспективе, развитие транспорта, транспортной индустрии будет в значительной мере определять перспективы развития логистического сервиса в России и мире в целом.

По оценкам экспертов, в результате развития, прежде всего высокотехнологичных секторов экономики, доля транспорта в структуре ВВП сократится с 6,2% в 2010 г. до 4-4,5% в 2030 г. На фоне роста грузо- и пассажироперевозок в России, которые, по оценкам экспертов, к 2030 г. по сравнению с уровнем 2011 г. увеличатся в 1,6-2 раза, это, по сути, будет означать сокращение удельных расходов на транспортировку. При этом, в долгосрочной перспективе, как и в текущем периоде, порядка 50% коммерческого объема перевозок грузов (без учета трубопроводного) прогнозируется выполнять железнодорожным транспортом и 40% - автомобильным.

Уже сегодня очевидно, что основными лимит-факторами для развития перевозок

Основные показатели прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2010-2030 гг. (среднегодовые темпы прироста)

| Макроэкономические показатели | Варианты | 2010 | 2011-2015 | 2012-2018 | 2016-2020 | 2021-2025 | 2026-2030 | 2011-2030 |
|--|----------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Валовой внутренний продукт, % | Inn | 4,3 | 4,1 | 4,4 | 4,8 | 4,4 | 4,3 | 4,4 |
| | En | | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 3,4 | 3,3 | 3,6 |
| Промышленность, % | Inn | 8,2 | 3,9 | 3,8 | 4,0 | 4,1 | 3,8 | 4,0 |
| | En | | 3,6 | 3,3 | 3,4 | 3,3 | 3,1 | 3,4 |
| Инвестиции в основной капитал, % | Inn | 6,0 | 7,3 | 7,2 | 7,0 | 6,0 | 5,3 | 6,4 |
| | En | | 6,5 | 6,1 | 5,9 | 4,6 | 4,3 | 5,3 |
| Реальная заработная плата, % | Inn | 5,2 | 5,7 | 5,9 | 5,6 | 4,9 | 4,7 | 5,2 |
| | En | | 5,1 | 4,8 | 4,3 | 4,2 | 3,7 | 4,3 |
| Оборот розничной торговли, % | Inn | 6,4 | 5,9 | 5,2 | 4,7 | 4,4 | 4,2 | 4,8 |
| | En | | 5,5 | 4,4 | 3,8 | 3,6 | 3,6 | 4,1 |
| Экспорт - всего (на конец периода), млрд долл. США | Inn | 400 | 581 | 706 | 805 | 1105 | 1524 | |
| | En | | 580 | 680 | 752 | 952 | 1178 | |
| Импорт - всего (на конец периода), млрд долл. США | Inn | 249 | 485 | 589 | 672 | 926 | 1289 | |
| | En | | 484 | 568 | 639 | 814 | 1033 | |

Источник. Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года. URL: <http://www.mineconomikiro.ru/m53.php>.

будут являться состояние и пропускная способность инфраструктуры, состояние и производительность подвижного состава, увеличение нагрузки и сокращение, таким образом, пропускной способности магистральных сетей. На железнодорожном транспорте в результате создания таможенного союза тарифы на перевозки должны быть выравнены, это в значительной мере ухудшит положение российских железнодорожников и как следствие снизит их способность генерировать инвестиционные потоки.

Стратегией развития железнодорожного транспорта на период до 2030 г. предусмотрено ускоренное развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых. В частности, предусматривается реализация крупных инвестиционных проектов по развитию транспортной системы при формировании новых территориально-производственных кластеров энергосырьевой специализации (Нижнее Приангарье, Читинская область, зона БАМ) и развитию подъездных путей к портам и портовым зонам².

Инновационный вариант предусматривает реализацию проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов, развитие скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, создание системы платных автомагистралей и скоростных автодорог, развитие национальной опорной сети аэродромов, включающей и развитие социально значимых аэродромов (аэропортов) Сибири и Дальнего Востока, создание укрупненных центров организации воздушного движения, дальнейшее развитие морских портов, предусматривающее в том числе увязку с созданием логистической системы, осуществление мер по модернизации и развитию системы внутренних водных путей, речных портов, а также по обновлению парка транспортных средств. При реализации крупных транспортных проектов предусматривается развитие механизма государственно-частного партнерства с применением концессии, а также внедрение системы контрактов жизненного цикла.

Большое внимание будет уделено обеспечению комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, а также снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива.

В целях достижения целевых показателей развития транспортного комплекса, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г., и снятия транспортных инфраструктурных ограничений развития экономики страны необходимо обеспечить опережающее развитие транспортного комплекса. Для этого темпы роста инвестиций в транспортный комплекс должны быть выше, чем в среднем по экономике, на 5-7 п.п. В долгосрочной перспективе прогнозируется сохранить государственную поддержку развития транспортного комплекса. Одним из инструментов развития инфраструктуры и преодоления дефицита финансирования инвестиций в развитие транспорта станет увеличение соответствующих расходов из федерального и региональных бюджетов с 1,2% ВВП в 2010 г. до 2-2,1% в 2030 г.

Перспективным направлением развития логистического сервиса в долгосрочной перспективе станет создание интеллектуальных геологистических систем, интегрированных между собой в глобальные информационные интеллектуальные сети и системы управления.

¹ Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года. URL: <http://www.mineconomikiro.ru/m53.php>.

² Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в России / сост. Б.М. Лapidус [и др.] ; под ред. Б.М. Лapidуса. М., 2008.

Поступила в редакцию 27.05.2013 г.