

3. Information on imposed sanctions against the Russian Federation [Electronic resource]. – URL: https://uslugi.tpprf.ru/ru/sanctions_2022.

4. There has been a revolution in oil tanker market [Electronic resource]. – URL: <https://expert.ru/2023/04/14/rynok-neftyanykh-tankerov>.

5. Novak announced a reduction in investment in oil and gas industry by \$400 billion per year [Electronic resource]. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/10/13/945437-novak-zayavilo-sokraschenii-investitsii>.

6. The development of new technologies and equipment for LNG production will be supported [Electronic resource]. – URL: https://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/razrabotka_novykh_tekhnologii

[_i_oborudovaniya_dlya_proizvodstva_spg_budet_podderzhana](#).

7. The decisive battle for LNG has begun [Electronic resource]. – URL: <https://expert.ru/2023/03/8/reshayuschaya-skhatka-za-spg-tehnologii-nachalas>.

8. How much Russian companies have lost due to sanctions [Electronic resource]. – URL: <https://journal.tinkoff.ru/news/rus-sanctions-losses>.

9. Russian fuel and energy complex under sanctions restrictions [Electronic resource]. – URL: <https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/energo106.pdf>.

10. *Ushkalova, D. I.* Foreign trade of Russia under sanctions pressure // Journal of New Economic Association. – 2022. – № 3 (55). – P. 218-226.

DOI 10.54220/v.rsue.1991-0533.2023.2.28.004

А. В. Кондратьев

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация

В статье проведен анализ транспортно-логистической отрасли страны и Ростовской области. Представлены примеры развития региона при взаимосвязи бизнеса и государства, рассмотрены пути дальнейшего развития региона в перспективе до 2030 г., идеи о взаимодействии государства и бизнеса для создания цифровых логистических комплексов на территории Ростовской области и соседних регионов.

Ключевые слова

Внутренняя логистика, грузоперевозки, социально-экономическое развитие, транспорт.

A. V. Kondratyev

MAIN PROBLEMS AND WAYS OF DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT LOGISTICS IN ROSTOV REGION

Annotation

Article presents the analyzes the transport and logistics industry of country and Rostov region. Examples of development of region with relationship between business and state are presented, ways of further development of region in prospects up to 2030 are considered. Ideas of interaction between the state and business for creation of digital logistics complexes in Rostov region and neighboring regions are considered.

Keywords

Internal logistics, cargo transportation, socio-economic development, transport.

Введение

Логистика – это наука по управлению потоками активов, товаров, услуг от этапа производства до конечного потребителя. Будущее логистики и транспорта – за технологиями и инновациями. Это вызывает значительный интерес ученых и практикующих специалистов.

Одной из первоочередных проблем, с которой сталкивается государство при развитии региональных комплексов, является исключение преград на пути свободного перемещения потоков, в том числе финансовых, людских, информационных и материальных.

Только при взаимодействии специалистов из разных отраслей экономики и проведенного ими анализа полученных данных можно планировать этапы по совершенствованию логистической деятельности в регионе.

Обсуждение

В Российской Федерации функционирует транспортная система, которая является важнейшей составляющей частью производственной и общественной инфраструктуры, обеспечивающей стабильное развитие государственной экономики, территориального суверенитета, экономическую и геополитическую устойчивость государства.

«Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 г. является документом, который определяет долгосрочные цели, задачи, приоритеты, направления и этапы развития транспортной системы региона, представив механизмы и инструменты для достижения поставленных целей, направленных на устойчивое социально-экономическое развитие, повышение конкурентоспособности экономики и обеспечение качества жизни жителей Ростовской области» [4].

Реализация стратегии планируется через системное регулирование в различных секторах, включая автомобильный, железнодорожный, речной и морской транспорт, что в свою очередь позволит расширить экономический потенциал области и повысить уровень транспортной доступности в регионе. В рам-

ках стратегического планирования успешность реализации этой стратегии в значительной мере будет иметь прямую зависимость от координации между различными заинтересованными сторонами и применения новейших и наиболее эффективных методов исследования, инноваций и мониторинга.

Проблема стратегического развития логистической деятельности в регионах страны является ключевой, так как одним из основных показателей эффективного функционирования региона и государства является сокращение логистических затрат. Ориентируясь на мировые логистические технологии минимизации затрат, мы пришли к выводу, что наиболее эффективным способом является доставка продукции «по заказу». Это способствует дальнейшему развитию концепции «точно-в-срок» с учетом применения инноваций, способствующих автоматизации, минимизации человеческого фактора и планомерному увеличению эффективности логистических систем. Оперативное планирование и сокращение запасов положительно влияет на общие показатели эффективности логистики, эту тенденцию отмечают также некоторые исследователи. Фундаментальной задачей совершенствования, которую ставят перед собой компании, является вопрос оперативного планирования и минимизации запасов при сохранении прежних показателей работы производства, а в дальнейшем и увеличение объемов производственной и сбытовой деятельности.

На федеральном уровне государственная политика, включает в себя: развитие логистической инфраструктуры в регионах и в особо значимых экономических зонах (порты, таможенные терминалы, распределительные центры).

Основными логистическими принципами последних лет остаются перемещение потоков в пространстве и по времени (товароматериальных, транспортных и параллельно движущихся им информационных, сервисных и финансовых), функционирующих как в системе региона, так и в системе государственного аппарата.

Результаты

В каждом регионе нашей страны существует своя определенная программа социально-экономического развития, непосредственно демонстрирующая инвестиционный климат региона и его перспективы роста и развития на годы вперед.

Ростовская область – один из лидеров в сельском хозяйстве, промышленном производстве и научно-техническом развитии в Южном федеральном округе и Российской Федерации. Благодаря благоприятному географическому и геополитическому положению на Юге России, а также удачным природно-климатическим условиям регион продолжает стабильное и динамичное развитие [2].

Обоснование перспективного развития транспортных потоков на территории Ростовской области проведено с учетом оценки социально-экономического положения и прогнозируемых тенденций развития внутриобластных экономических районов: Северного, Восточного, Юго-Восточного, Южного, Западного, Юго-Западного с выделением «точек роста» муниципальных образований, имеющих ресурсный, трудовой и экономический потенциал для ускоренного развития [4].

Материальной базой реализации логистических технологий в Ростовской области является развитие сети терминально-складских комплексов, выполняющих накопительно-распределительные функции товаропотоков и переработки транзитных потоков. Для формирования системы распределения грузов в Ростовской области предусматривается использовать трехуровневую структуру транспортно-логистической системы:

I уровень – интермодальный транспортно-логистический центр международного значения (ИТЛЦ) – сеть терминалов вокруг г. Ростова-на-Дону, в том числе в непосредственной близости от планируемого международного грузопассажирского аэропортового комплекса «Южный» и в зоне г. Каменск-Шахтинский;

II уровень – региональные транспортно-логистические центры (РЛЦ) – сеть терминалов, располагаемых в муниципаль-

ных образованиях: г. Миллерово, г. Сальск, г. Волгодонск, пос. Красноармейск;

III уровень – локальные транспортно-логистические центры (ЛЛЦ) – сеть терминалов, расположенных в муниципальных образованиях: ст. Вешенская, ст. Милютинская, г. Усть-Донецк, х. Хуторской, г. Зерноград.

На территории области существуют терминально-логистические комплексы федерального, межрегионального и регионального уровней, обеспечивающие потребность в транспортно-логистических услугах, соответствующих международным требованиям [5].

Зона обслуживания интермодального транспортно-логистического центра международного значения в г. Ростов-на-Дону снабжает не только большую часть Ростовской области, но и соседние регионы с перспективой дальнейшего увеличения области снабжения. На данный момент в Ростовской области остается вопрос пропускной способности по ряду значимых для региона направлений, технические характеристики дорожного полотна не всегда соответствуют современным нормам. Острая проблема сохраняется относительно искусственных сооружений (путепроводы, мосты, эстакады) на автомобильных автомагистралях, что создает заторы и опасные участки для участников движения.

Серьезная проблема сохраняется и с пересечением автомобильных дорог с железнодорожными путями на одном уровне, которые, создавая заторы, негативно влияют на скорость движения потока по автомагистралям, особенно остро это можно наблюдать в крупных мегаполисах области: Ростов-на-Дону и Батайск.

Выделим основные направления и пути реализации Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 г.:

- развитие рынка автотранспортных услуг для обеспечения роста инвестиционной привлекательности региона;
- обеспечение требований безопасности транспортной сферы;