

**Е.Л. Писковец<sup>1</sup>, А.Ю. Михайлов<sup>2</sup>**

Иркутский национальный исследовательский технический университет,  
664074, Россия, г. Иркутск, ул. Лермонтова 83.

Проведено сравнение крупнейших транспортных узлов России, рассмотрены основные магистральные направления транспортной системы страны. Предложено создание распределительного логистического центра, отвечающего за перераспределение и управление региональными материальными потоками, коренным образом изменит складское обслуживание и систему поставок в транспортно-распределительной системе товародвижения региона.

*Ключевые слова:* транспортная система; транспортный узел; магистральное направление; логистический центр.

## REVIEW OF TRANSPORT SYSTEM IN THE RUSSIAN FEDERATION

**E. Piskovets, A. Mikhailov**

Irkutsk National Research Technical University,  
83 Lermontov Str., Irkutsk, 664074, Russia.

The article provides a comparison of the largest traffic centres of Russia and discusses the main directions of the country's transport system. The authors propose to create a logistic distribution center that will be responsible for redistribution and management of regional material flows. This center will fundamentally change warehouse services and logistic chain in freight distribution system of stock movement in the region.

*Keywords:* transportation system; transport hub; the main direction; logistic center.

Транспорт является важным связующим звеном в экономике Российской Федерации, без которого невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация положения в экономике, ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса.

В последние годы актуальность развития комбинированных перевозок в России возросла. За последние 6 лет объёмы международных автомобильных перевозок в стране увеличились более чем в 6 раз. При этом доля перевозок, осуществляемая российскими перевозчиками, уменьшилась за тот же период в 3 раза [1].

Уровень развития транспортной системы Российской Федерации различается по регионам. Обеспеченность путями сообщения как по общей длине, так и по плотности (км пути на 1000 км<sup>2</sup> площади) отличается в десять и более раз. Наиболее развитую транспортную систему имеют Центрально-Черноземный, Центральный, Северо-Западный, Северо-Кавказский, Волго-Вятский районы, наименее развитую – Дальневосточный, Восточно-Сибирский, Западно-Сибирский, Северный экономические районы [2]. Отличаются районы и по структуре грузоперевозок. В районах, где добываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ – велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, например, в Западно-Сибирском районе преобладает железнодорожный транспорт и высоко значение трубопроводного, а также в Центральном районе большая часть перевозок осуществляется по железной дороге. Районы добывающей промышленности имеют активный транспортный баланс, т. е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья и топлива больше массы готовой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно - пассивный, т. е. ввоз превышает вывоз.

Мощности транспортных потоков также имеют существенные различия и зависят от размещения основных источников сырья, топлива, материалов и т. д. Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны:

---

<sup>1</sup> Писковец Екатерина Леонидовна, студент гр. ЛМБм-15-1, Институт авиационного строительства и транспорта, e-mail: katerinapiscovec@mail.ru

Piskovets Ekaterina, a first-year student of Aircraft and Machine Building and Transport Institute, e-mail: katerinapiscovec@mail.ru

<sup>2</sup> Михайлов Александр Юрьевич, профессор кафедры менеджмента и логистики на транспорте, e-mail: v01@istu.edu

Mikhailov Alexander, Professor of Management and Transport Logistics Department, e-mail: v01@istu.edu

1. Широтное магистральное сибирское направление восток—запад и обратно; оно включает железнодорожные, трубопроводные пути и водные с использованием рек Камы и Волги;

2. Меридиональное магистральное центральноевропейское направление север—юг с выходом на Украину, Молдову, Кавказ, образованное в основном железнодорожными путями.

3. Меридиональное Волго-Кавказское магистральное направление север—юг по реке Волге, железнодорожным и трубопроводным путям, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, Севером европейской части страны и с Уралом.



**Рис. 1. Основные транспортные коридоры России**

По этим главным магистральным направлениям идут основные грузопотоки страны и тесно взаимодействуют железнодорожный, внутренний водный и автомобильный виды транспорта. Магистральные авиатрассы также в основном совпадают с сухопутными. Помимо основных магистральных направлений имеется густая транспортная сеть внутрирайонного и местного значения. Сочетаясь между собой, они образуют Единую транспортную систему России (рис.1). По мере развития производительных сил страны в целом и отдельных ее районов "система нуждается в постоянном совершенствовании как в области рационализации размещения, так и ее качественного уровня: обновления материально-технической базы, улучшения организационно-управленческой системы, использования новейших достижений научно-технического прогресса".

Транспортным узлом называется комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок грузов и пассажиров. Транспортный узел как система - совокупность транспортных процессов и средств для их реализации в местах стыкования двух или нескольких магистральных видов транспорта. В транспортной системе узлы имеют функцию регулирующих клапанов. Сбой в работе одного такого клапана может привести к проблемам для всей системы.



**Рис. 2. Центральный транспортный узел России**

Крупнейший транспортный узел России — Москва(рис.2). Здесь пересекаются пути пяти видов транспорта: в Москве сходятся 11 железнодорожных лучей, 15 автомагистралей, 5 газопроводов и 3 нефтепровода; здесь есть три речных порта, пять аэропортов и девять вокзалов.

Другой интересный пример – Владивосток, где кончается Транссибирская железная дорога и многие морские пути (рис. 3).



**Рис. 3. Транспортный узел – Владивосток**

Крупные транспортные узлы всегда являются крупными городами. Дело в том, что транспортные узлы буквально притягивают торговлю (эффект, который можно наблюдать хотя бы на примере вокзалов), здесь удобно развивать промышленность (нет проблем со снабжением), да и сами транспортные терминалы предоставляют много рабочих мест. Очень многие города возникли на пересечении наземных или водных путей, то есть как транспортные узлы, а многие до сих пор существуют за счёт этой роли. Прежде всего, это города-порты, но есть и менее обычные примеры. Так, город Шеннон в Ирландии в основном живёт за счёт аэропорта. Некоторые города выполняют роль не грузовых, а пассажирских транспортных узлов, например, Симферополь в Крыму, куда прибывают многочисленные туристы, пересаживающиеся там на транспорт, доставляющий их в города крымского побережья.

Создание распределительного логистического центра, отвечающего за перераспределение и управление региональными материальными потоками, коренным образом изменит складское обслуживание и систему поставок в транспортно-распределительной системе товародвижения региона. Получение экономического эффекта от такого варианта формирования региональной транспортно-распределительной системы возможно благодаря объединению взаимосвязанных услуг, которое обеспечивает предоставление качественно нового транспортно-логистического обслуживания хозяйствующих субъектов.

Опыт наиболее развитых стран (США, Европы) показывает, что необходимо оптимально развивать логистические транспортно-распределительные системы на базе крупных общетранспортных узлов и мультимодальных терминальных комплексов, обеспечивающих динамичное взаимодействие всех видов транспорта. Составными частями логистического комплекса являются станции, аэропорты, терминалы, подвижной состав, средства перевалки и управления, обеспечивающие комплексное решение задач с применением современных логистических технологий.

Наличие логистического центра позволяет реализовать систему масштабных маршрутных перевозок, а благодаря применению международных методов обработки информации под управлением

логистических систем, действующих в рамках международных транспортных коридоров, обеспечить высокое качество перевозок между региональными экономическими центрами страны .

Спрос на качественные логистические услуги в России значительно превышает предложение, а сколько-нибудь серьезная конкуренция отсутствует. Несмотря на большое количество логистических операторов, представленных в России, в настоящее время не существует ни одной компании, обладающей необходимым количеством складов и логистической инфраструктурой и способной предоставить весь спектр логистических услуг на всей территории России. Спрос на складское логистическое обслуживание по-прежнему остается высоким и неудовлетворенным, что влечет за собой рост цен на потребительские товары и стимулирует инфляционные процессы.

Объединение логистических объектов в единую сеть, под единым управлением, позволит оптимизировать логистические технологии, снизить затраты, расширить комплекс услуг, повысить конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность регионов.

Внедрение современных транспортно-логистических технологий позволит объединить материальные, финансовые, информационные потоки в регионе в единое рыночное пространство и сделать его более эффективным.

Создание сети логистических грузоперерабатывающих центров на территории России и формирование на их основе региональных логистических транспортно-распределительных систем должно являться составной частью государственной (федеральной и региональной) транспортной политики и играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы грузо- и товародвижения.

#### **Библиографический список**

1. Савченко И.Е., Зембликов С.В., Стерновский И.И. Железнодорожные станции и узлы. – М.: Транспорт, 2010. – 464 с.
2. Дегтяренко В.Н. Транспортные узлы промышленных районов. – М.: Стройиздат, 2011. – 286 с.
3. Транспорт в России. 2012 // Стат. сб. – М. : Госкомстат России, 2012.
4. Михайлов А.Ю., Левашев А.Г., Шаров М.И. Современные методы оценки качества организации дорожного движения в городах // Депонированная рукопись № 64-В2015 31.03.2015.
5. Михайлов А.Ю., Полтавская Ю.О. Показатели надежности функционирования городского общественного пассажирского транспорта // Современная наука: теоретический и практический взгляд: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. сб. науч. трудов. ООО «НОУ «Вектор науки»; науч. ред. И.А. Рудакова. – М. , 2015. С. 79–83.
6. Михайлов А.Ю., Шаров М.И. К вопросу развития современной системы критериев оценки качества функционирования общественного пассажирского транспорта // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. Т. 9, № 19 (146). С. 64–66.