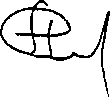
**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК  
Кольский научный центр  
Институт экономических проблем**

**На правах рукописи**



**САВЕЛЬЕВ Антон Николаевич**

**ОРГАНИЗАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ  
(НА ПРИМЕРЕ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)**

Специальность 08.00.05 - экономика и управление народным хозяйством

(региональная экономика)

**ДИССЕРТАЦИЯ  
на соискание ученой степени кандидата экономических наук**

**доктор экономических наук**

**Научный руководитель:**

**профессор**

**Козьменко С.Ю.**

**Апатиты**

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| \* | Введение  Глава 1. Методологические основы формирования региональных | 3 |
|  | транспортно-логистических систем 1.1. Основные положения системных исследований транспорт­ | 10 |
|  | ных пространств  1.2. Обоснование логистической организации региональных | 10 |
|  | транспортных полигонов | 24 |
| # | 1.3. Отечественный и зарубежный опыт организации транспорт­ |  |
|  | но-логистических систем  Глава 2. Организация и развитие системы железнодорожного | 34 |
|  | транспорта Северо-запада России  2.1. Тенденции развития транспортного пространства Октябрь­ | 50 |
|  | ской железной дороги  2.2. Принципы экономической политики в сфере железнодорож­ | 50 |
| \* | ного транспорта  2.3. Основные направления интеграции российской транспорт­ | 67 |
|  | ной сети в мировую транспортную систему Глава 3. Стратегические цели региональной транспортно­ | 89 |
|  | логистической системы  3.1. Перспективы освоения транспортного пространства Ок­ | 101 |
| \* | тябрьской железной дороги  3.2. Основные подходы к формированию инвестиционной дея­ | 101 |
|  | тельности на транспорте  3.3. Значение железнодорожного транспорта в обеспечении эко­ | 111 |
|  | номической безопасности России | 121 |
|  | Заключение | 126 |
|  | Литература | 130 |
| \* | Приложения | 141 |

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Увеличивающаяся дифференциация уровней экономического и соци­ального развития регионов делает особенно актуальной проблему «сборки» единого экономического пространства современной России. Транспортная инфраструктура является одним из стержней современной экономики. Нали­чие значительных континентальной, прибрежной и морской составляющих в системе регионального хозяйства СЗФО предопределяет переход от функ­циональной к территориальной организации транспортного процесса. Эко­номическая эффективность такого перехода достигается на основе синерге­тической «сборки» транспортных единиц развития отдельных видов в ре­гиональную транспортно-логистическую систему

Одним из функциональных элементов обеспечения национальной безопасности России является система перевозок, причем железнодорожная и морская составляющие этой системы имеют особое значение для развития, как экономики страны, так и прибрежных регионов севера.

Развитие конкуренции в железнодорожной отрасли и между смежными отраслями транспорте является важным фактором снижения транспортных расходов и служит повышению качества транспортного обслуживания.

Экономическая независимость и национальная безопасность страны невозможны без поддержания транспорта и инфраструктуры на должном уровне. При этом, увеличение объемов внешнеторговых и транзитных пере­возок, сокращение транспортных издержек относятся к числу наиболее зна­чимых. Поэтому научные исследования процессов формирования и развития рациональных транспортных систем на современном уровне представляются актуальными и своевременными.

Было показано, что современное транспортное пространство характе­ризуется комплексом противречий, составляющих сущность процесса рег­рессивной дивергенции и свидетельствующим о вырождении основного сис- темного свойства в сфере транспорта - эмерджентности. С одной стороны, деструктуризация транспортного пространства привела к росту количества мелких транспортных предприятий. С другой стороны, грузовладельцы столкнулись в процессе организации перевозок с возросшим предложением транспортных услуг. При этом у грузовладельцев возникает ранее несвойст­венная функция планирования элементов производственной деятельности транспортных предприятий.

Выявлено, что для более полного изучения процессов, необходимо рас­сматривать региональную транспортно-логистическую систему как элемент системы более высокого ранга - транспортной системы СЗФО, которая явля­ется системной составляющей экономики СЗФО. С другой стороны, РТЛС представляет собой системное целое локальных транспортно-логистических систем и формируется по принципу синергии на территории регионального транспортного полигона.

Было показано, что сущностью методологического подхода к органи­зации региональных транспортных полигонов является соотнесение логисти­ки с эффектом синергии.

В работе было выявлено, что перспективным путем качественного по­вышения эффективности функционирования региональных транспортных систем (при прочих равных условиях) является переход к синергетическому взаимодействию при формировании на региональном транспортном про­странстве совокупности ЛТЛС.

Выявлено, что переход к синергии предполагает возникновение нового системного свойства - адаптивности (самоорганизации), которое реализуется в виде импульса саморазвития региональной транспортно-логистической системы.

Построение рациональной структуры региональной транспортной сис­темы возможно на основе формирования совокупных транспортных полиго­нов, которые включают локальные транспортно-логистические системы су­хопутного (железнодорожного) и морского видов.

Логистическая организация региональных транспортных систем позво­ляет обеспечить единый тариф на единицу расстояния при перевозке грузов смежными видами транспорта в пределах определенной экспресс-линии и представляет собой основу экономической политики в сфере железнодорож­ного транспорта

В результате исследования отечественного и зарубежного опыта по­строения транспортно-логистических систем было выяснено, что основным принципом их формирования в генеральном направлении «Восток - Запад» должен являться принцип дифференциации грузопотоков (экспортных - на иностранные морские терминалы, а импортных - на отечественные). При формировании транзитных материалопроводящих потоков на отечественные терминалы следует направлять грузы стратегических логистических цепочек, на иностранные - локальных, не затрагивающих систему интермодальных транспортных коридоров.

Предложены методические обоснования обеспечения единого тарифа на единицу расстояния при перевозке грузов смежными видами транспорта в пределах определенной экспресс-линии, а также основные подходы к органи­зации таких линий. В свою очередь, обеспечение единого тарифа на единицу расстояния при использовании смежных видов транспорта служит предпо­сылкой логистической организации региональных транспортных систем.

Сущностью рациональной логистической структуры транспортного пространства Октябрьской железной дороги является формирование сово­купности не только меридианных, но и широтных экспресс-линий в преде­лах всего транспортного пространства

К возможным экспресс-линиям в зоне тяготения Октябрьской железной дороги могут быть отнесены направления перевозки следующих грузов: же­лезорудный концентрат, апатитовый концентрат, медно-никелевая руда и

файнштейн, никель, бумага, целлюлоза, так как по направениям их перевозки возможно использование нескольких видов транспорта (преимущественно, железнодорожный, морской и внутренний водный).

Основные грузопотоки экспортно-импортных и транзитных перевозок концентрируются по осям «Восток - Запад» и «Юг - Север» и совпадают с направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе которых сосредоточено свыше 80% населения, промышленного и сельскохозяйственного потенциала. Это означает, что развитие международ­ных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутранним инте­ресам России.

Для обеспечения устойчивого функционирования экономики, поддер­жания экономической безопасности страны необходимо поддержание такого уровня развития и функционирования транспортной инфраструктуры, кото­рый позволяет при любых условиях удовлетворять жизненно важные по­требности экономики, населения и вооруженных сил в перевозках, а также сохраняет экономическое единство страны путем создания условий для раз­вития транспортно-экономических связей между ее регионами. Роль транс­порта вообще, и железнодорожного - в частности, состоит в том, чтобы про­водить согласованную стратегию развития транспортной системы, направ­ленную на обеспечение экономических и национальных интересов России.

Перспектива развития транспортного пространства Северо-западного федерального округа видится в комплексном использовании возможности транзита магистральных грузов с вовлечением в хозяйственный оборот же­лезнодорожных, морских, автомобильных и внутренних водных путей в сис­теме Евроазиатских интермодальных коридоров.