

1. ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЪЕКТА ИССЛЕДОВАНИЯ.

Татарстан – один из наиболее развитых в экономическом отношении регионов России. Республика расположена в центре крупного индустриального района Российской Федерации, на пересечении **важнейших магистралей, соединяющих восток и запад, север и юг страны** [1].

В структуре валового регионального продукта Татарстана доля промышленности составляет 48,1%, сельского хозяйства – 5,6%, строительства – 8,1%, транспортировки и хранения – 4,8%. Промышленный профиль Республики Татарстан определяют нефтегазохимический комплекс, крупные машиностроительные предприятия, производящие конкурентоспособную продукцию, а также развитое электро- и радиоприборостроение. Татарстан – это регион высокоинтенсивного сельскохозяйственного производства. Занимая 2,2% сельхозугодий России, республика производит 4,2% ее валовой сельхозпродукции [3].

О роли транспорта свидетельствует его значительный удельный вес в основных производственных фондах Республики Татарстан (12,9 процента в 2012 году), существенная доля транспортных услуг во внутреннем валовом продукте (6,2 процента в 2012 году), в инвестициях на развитие отраслей экономики (15,3 процента в 2012 году), в численности занятых работников (6,1 процента в 2012 году) [2].

При этом грузооборот по видам транспорта организаций всех видов деятельности составил:

- 78,2% - трубопроводный;
- 16,4% - железнодорожный;
- 3,2% - автомобильный;
- 2% - водный;
- 0,2% - воздушный.

2. ПРОБЛЕМАТИКА ОБЪЕКТА ИССЛЕДОВАНИЯ.

Согласно Транспортной стратегии РФ **одной из ключевых проблем является «недостаточный уровень цифровизации и внедрения новых технологий на транспорте ограничивает долгосрочное инновационное развитие транспортного комплекса»** Низкий уровень цифровизации

документооборота на отдельных видах транспорта - более 3 млрд. перевозочных документов в бумажном виде ежегодно. Высокая доля посредников - до 40 участников отправки в комплексных международных мультимодальных перевозках [4].

На одного занятого на транспорте приходится 1,2 млн. рублей валового внутреннего продукта от транспортного комплекса в год, что более чем в 3 раза ниже уровня развитых стран и в 2 раза ниже уровня лидеров по этому показателю из группы развивающихся стран. Низкая производительность труда усугубляется **нехваткой специализированных кадров**.

В сфере нормативного регулирования отсутствуют действенные механизмы обеспечения загрузки создаваемых объектов железнодорожной инфраструктуры. Требуется совершенствование законодательства в области беспилотного вождения, цифровизации, функционирования высокоскоростных магистралей.

Объем погрузок на железной дороге в Татарстане, по итогам 8 месяцев, вырос на 12,1%. В одном из международных аэропортов РТ снижение объема грузоперевозок составило 24%. Грузовая авиакомпания заявила о перестройке работы [5].

3. ГИПОТЕЗА.

Повышение уровня качества транспортных услуг возможно если:

- Сформировать единые центры ответственности и диспетчеризации процессов взаимодействия участников транспортного рынка
- Реализовать платформу для создания сервисов предоставления транспортных услуг B2C, B2B
- Обеспечить регулятивное нормирование процессов планирования перевозок с использованием цифровых сервисов

Предполагаемые эффекты:

- Повышение грузооборота по наземным видам транспорта
- Снижение транзакционных издержек между участниками транспортного рынка
- Типизация подхода управления и диспетчеризации перевозок

Список источников.

1. <https://tatarstan.ru/about/economy.htm?ysclid=l8b8o3kve3790013988>
2. Постановление КМ РТ от 20.12.2013 N 1012 (ред. от 01.12.2020)
"Об утверждении Государственной программы "Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 - 2024 годы".
3. Сайт Минэкономки Татарстана. <https://mert.tatarstan.ru/>
4. «Транспортная стратегия Российской Федерации»
ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ Р А С П О Р Я Ж Е Н И Е
от 27 ноября 2021 г. № 3363-р
5. <https://rt.rbc.ru/tatarstan/20/09/2022/632819d19a794734fc1fb49c?ysclid=l8baqjpcmc773117572>