

Трибуна молодых

УДК 656 (470+571)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-1-179-182

Развитие транспортно-логистической системы России

С.С. Древецкая

Байкальский государственный университет, ул. Ленина, 11, Иркутск, Россия
sdrev777@mail.ru.

Статья поступила 20.03.2021, принята 22.03.2021

Цель данной статьи – исследовать особенности формирования транспортно-логистической инфраструктуры в России как на современном этапе, так и в историческом контексте. Актуальность работы заключается в рассмотрении основных направлений развития отечественного логистического рынка, а также место транспортно-логистической системы в современной экономике. Отмечено, что создание системы логистически-хозяйственных комплексов по направлениям международных транспортных коридоров с задействованием уникального торгово-транспортного потенциала страны позволит превратить логистику в эффективную отрасль национальной экономики, а также послужит стимулом для развития отдаленных регионов.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система; транспортная логистика; транспортные коридоры; мультимодальная перевозка; транспортная стратегия России; транспортная сеть; грузопотоки.

Development of the transport and logistics system in Russia

S.S. Drevetskaya

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia
sdrev777@mail.ru.

Received 20.03.2021, accepted 22.03.2021

The purpose of this article is to study the features of the formation of transport and logistics infrastructure in Russia, both at the present stage and in the historical context. The relevance of the work is to consider the main directions of development of the domestic logistics market, as well as the place of the transport and logistics system in the modern economy. It is noted that the creation of a system of logistics and economic complexes in the directions of international transport corridors with the use of the country's unique trade and transport potential will make logistics into an effective sector of the national economy, and will also serve as an incentive for the development of remote regions.

Keywords: transport and logistics system; transport logistics; transport corridors; multimodal transportation; transport strategy of Russia; transport network; freight flows.

Транспорт занимает особое место в международном товарообороте. С одной стороны, он является необходимым условием осуществления международного разделения труда, внешнеэкономических связей. С другой стороны, транспортная индустрия выступает на мировых рынках экспортером своей продукции — транспортных услуг.

Министерством транспорта Российской Федерации в 2008 г. разработана Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утверждена распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р [1].

На транспортные услуги, оказываемые в сфе-

ре внешнеэкономической деятельности, влияют такие факторы, как колебания спроса и предложения товаров, цен на нефть, валютного курса, степень вмешательства государства во внешнеэкономическую деятельность, состояние политических и экономических отношений разных государств и т. п. [2, с. 167].

Транспортная логистика в условиях глобализации международной экономики приобретает большое значения. В рамках межнациональных логистических систем различные виды транспорта используются на основе принципов оптимизации контактных графиков, когда при наличии многолетних стабильных перевозок все виды

транспорта, которые принимают в них участие, управляются из одного центра.

Вопросами развития транспортно-логистической системы России занимались многие ученые, в том числе: А.А. Смехов, Н.С. Питуляк, В.В. Мандро [3; 4; 8–11].

В общем смысле, транспортно-логистическая система — это система конкурентного транспортного сервиса, предполагающая свободу выбора потребителями необходимых им услуг. Такая система включает в себя несколько участников, действия которых должны быть скоординированы и ориентированы на получение наиболее эффективного общего результата при максимально возможном удовлетворении интересов потребителей услуг и каждого участника системы.

Транспортно-логистическую систему характеризуют следующие логистические понятия:

- рациональная организация грузопотоков с учетом ускорения передвижения груза на всех видах транспорта и возможность организации мультимодальных перевозок (мультимодальная перевозка — транспортировка грузов по одному договору, но выполненная, по меньшей мере, двумя видами транспорта; перевозчик несет ответственность за всю перевозку, даже если эта транспортировка производится разными видами транспорта (например, железной дорогой, морем, автодорогой и т. д.). Такая перевозка часто осуществляется суб-перевозчиками. Перевозчик, ответственный за всю перевозку, называется мультимодальным транспортным оператором);

- единая технология, объединяющая работу всех транспортно-логистических служб на стыках различных видов транспорта, а также транспорта и получателя внешнеторгового груза;

- единая система перспективного, текущего и оперативного планирования перевозок контейнерных грузов;

- единая система регулирования контейнерных терминалов, а также система регулирования транспортных средств, морских судов, железнодорожного подвижного состава и автотранспорта;

- единые правила перевозок, учитывающие специфику отдельных видов транспорта;

- единую систему экономических и эксплуатационных показателей, обеспечивающих оптимальное функционирование транспортно-логистических систем и комплексов и эффективность процесса международных грузоперевозок в целом и т. д. [3, с. 130].

Что касается вопросов развития транспортно-логистической системы России, то следует учитывать, что географическое положение нашей страны всегда способствовало развитию транспорта, но в то же время ее огромные размеры накладывали на это развитие определенные ограничения

как природно-климатического, так и финансового характера. Тем не менее, именно развитие транспорта позволило России вступить на путь интенсивного экономического развития [4, с. 109].

Для подтверждения данного утверждения приведем следующие факты:

- выход по результатам Северной войны к побережью Балтийского моря позволил существенно увеличить объем международной торговли. А поскольку одновременно с этим началось строительство военного и торгового флота, продажа товаров происходила не на территории России иноземным купцам, а уже на территории других стран, по более высоким ценам;

- развитие железнодорожного сообщения с южными районами России позволило перенести часть вопросов обеспечения продовольствием на более эффективные для сельского хозяйства территории, а в центральных районах и на Урале стала активно развиваться промышленность;

- с постройкой Транссибирской железнодорожной магистрали началось интенсивное развитие Сибири и Дальнего Востока.

Указанные факторы свойственны для дореволюционной России, но важность развития транспортного сообщения понимали и после 1917 г. Развитие северного морского пути, постройка Байкало-Амурской магистрали, трубопроводов для поставки углеводородов, электрификация уже имеющихся дорог так же серьезно влияли на промышленное развитие теперь уже СССР. Одновременно создавалась и транспортная инфраструктура, но в основном это было ориентировано на конкретные задачи, которые стояли перед конкретным регионом. О вопросах развития транспортно-логистической системы как некой единой модели развития транспортного комплекса тогда на правительственном уровне не задумывались, хотя работы в этом направлении в научных организациях, безусловно, шли [5, с. 45].

С образованием Российской Федерации как отдельного государства и развитием внешнеторговой деятельности в новых экономических условиях о такой проблеме задумались уже на государственном уровне. В частности, на это указывает разработанная в 2008 г. Министерством транспорта РФ Транспортная стратегия России на период до 2030 г. В ней уже даются принципы формирования именно транспортно-логистической системы, в частности предусматриваются:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;

- ликвидация диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;

- реализация приоритетных инфраструктур-

ных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы;

- развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров;
- стыковка национальных транспортных коридоров с транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных систем [6].

Безусловно, к таким решениям пришли не сразу. Сказалось влияние нескольких факторов:

- разрыв прежних экономических связей с бывшими республиками СССР. К тому же, экономическое развитие новых независимых стран стало постепенно меняться, и с годами серьезно увеличивался разрыв. Как следствие стал уменьшаться товаропоток, а основные транспортные артерии были нацелены на определенный грузообмен внутри бывшего Советского союза. Требовалось переориентирование на новые рынки сбыта;

- активное развитие международной торговли и общая глобализация экономики потребовали быстрой и беспрепятственной доставки грузов на большие расстояния в кратчайшее время, а это было проще сделать через территории других стран. Например, увеличение товарообмена между Европой и Азией, естественно, потребовало привлечения России как транзитной стороны. Да и сама Россия, начиная с первого десятилетия XXI в., сама активно выходила на мировой рынок;

- промышленное развитие внутри страны также начало набирать темпы, активно развивалась предпринимательская деятельность — все это требовало новых транспортно-логистических цепей и подходов непосредственно к логистике.

Таким образом, создается не просто комплекс транспортных коммуникаций, а направленная система, в которой будут учитываться не только непосредственно пути сообщения (воздушные коридоры, железнодорожные пути, автомобильные дороги и т. д.), но и система взаимодействия различных видов транспорта с логистическими предприятиями в виде мультимодальных логистических центров. Это обеспечит реализацию не только эффективной доставки грузов внутри страны, но и использования транзитного потенциала России в глобальной системе международных транспортных коридорах (МТК).

Перед тем как рассмотреть принципы развития транспортно-логистической системы России, необходимо определить, что подразумевается под этим понятием. МТК — это транспортные артерии и совокупность различных видов транспорта, обеспечивающих значительные перевозки грузов и пассажиров на направлениях их наибольшей концентрации. Что касается мультимодальных логистических центров или терминалов, то на них ложатся задачи по распределению, складированию и обслуживанию грузов. Располагаются они,

как правило, на пересечении основных транспортных коридоров. Существует несколько основных типов мультимодальных терминалов, каждый из которых имеет свои собственные требования к местоположению и оборудованию.

Портовые терминалы. Это наиболее существенные мультимодальные терминалы с точки зрения трафика, потребления пространства и потребностей в капитале. Их целью является, главным образом, перегрузка контейнеров из одной транспортной сети в другую, и многие из них практически не имеют внутренних связей. Железнодорожные терминалы используются для внутренних мультимодальных цепей — как правило, железнодорожные терминалы связаны с портовыми терминалами.

Распределительные центры. Представляют отдельную категорию мультимодальных терминалов, выполняющих массив функций с добавленной стоимостью, при этом трансмодальные операции в основном поддерживаются грузоперевозками. Распределительные центры могут выполнять три основные функции. Перегрузочный объект в основном передает содержимое морских контейнеров во внутренние контейнеры или грузовики (или наоборот).

Кросс-докинг — еще одна важная функция, которая обычно выполняется в последнем сегменте розничной цепочки поставок. Кросс-докинг — сквозное складирование, процесс приемки и отгрузки грузов через склад напрямую, без размещения в зоне долговременного хранения. Кросс-докинг является совокупностью логистических операций внутри цепочки поставок, благодаря которым отгрузка со склада и доставка товаров максимально точно согласуются по времени. В результате продукция доставляется в оговоренный срок.

Складирование — это стандартная функция, все еще выполняемая большинством распределительных центров, которые действуют как буферы и точки консолидации или деконсолидации в цепочках поставок [6, с. 11].

Однако необходимо учитывать, что такой подход требует применения принципиально новых методик, в основе которых заложены принципы логистики и логистического менеджмента, приоритетность развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования интегрированных транспортно-логистических систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях.

Целью формирования и развития МТК с использованием мультимодальных терминалов на территории России является:

- обеспечение условий для повышения надежности и эффективности российских внешнеторговых перевозок;
- вовлечение дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны;

– привлечение отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры и т. д. [7, с. 103].

Таким образом, внедрение логистического подхода к реализации транспортной стратегии России обеспечит:

– ускорение и непрерывность продвижения сквозных товароматериальных потоков;

– снижение на 30–40 % затрат в дистрибуции, связанных с продвижением товароматериальных потоков от мест производства до потребления;

– развитие контейнерных перевозок грузов в транспортном сообщении;

– внедрение логистического сервиса на уровне международных стандартов;

– развитие экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала России [8; 10].

В итоге развитие транспортно-логистической системы в Российской Федерации выходит на новый уровень, многие вопросы уже решаются. В частности, создаются мультимодальные портовые терминалы с опорой на существующие и перспективные автомобильные и железнодорожные сети на Дальнем Востоке, Черном и Балтийском морях.

Кроме того, активно развиваются международные транспортные коридоры с опорой на Северный морской путь. Данное направление считается особенно перспективным.

Следует отметить, что развитие северного направления, несмотря на свою перспективность,

сталкивается с проблемами доступности к портам Северного Ледовитого океана из внутренних районов Российской Федерации вследствие неразвитости железнодорожной сети. Однако данное направление может использоваться как транзитный транспортный коридор.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям «запад – восток» и «север – юг» и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80 % населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Транспортно-логистические системы России развиваются. Нужен комплексный подход к решению логистических задач и проблем клиентов. Необходимо выявлять их потребности, формулировать задачи развития бизнеса, четко расставлять приоритеты, грамотно и поэтапно продвигаться в пределах проекта.

Формирование интегрированной транспортно-логистической системы России будет способствовать развитию экономики и повышению конкурентоспособности страны на международных рынках транспортно-логистических услуг.

Литература

1. О Транспортной стратегии Рос. Федерации: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018). URL: //https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents
2. Головкова Ю.С. Развитие транспортно-логистической системы России // *Фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и финансов: материалы и доклады 3-й Междунар. науч.-практической конф. В 3 ч. (29 марта 2017 г.)*. Орел, 2017. С. 131–134.
3. Смахов А.А. Основы транспортной логистики. М.: Транспорт, 2017. 207 с.
4. Мандро В.В. Анализ мирового опыта управления транспортно-логистическим центром // *Экономический анализ: сб. науч. тр. Томск: Изд.-полиграф. центр Томского ун-та «Экономическая мысль», 2018. Т. 24. № 2. С. 92–97.*
5. Питуляк Н. С. Зарубежный опыт функционирования логистических центров // *Маркетинг инноваций и инновации в маркетинге: сб. тез. докладов IV Междунар. науч.-практической конф. (29 сент. – 1 окт. 2017 г.)*. Самара: Самарский гос. ун-т, 2017. С. 175–177.
6. Титюхин Н. Логистика. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России // *Логинфо*. 2019. № 1–2. С. 9–13.
7. Спектор А.А. Понятие транспортной логистики и транспортной услуги // *Логистические возможности компаний в современных условиях: сб. ст. по материалам Междунар. науч.-практической конф. (декабрь 2019 г.)*. Саратов, 2019. С. 25–28.
8. Загидуллина Т.С. Развитие транспортно-логистической системы России: междунар. транспортные коридоры // *Экономика и управление: проблемы, решения*. 2014. № 5. С. 8–15.
9. Кутлуев Д.В. Перспективы развития и тенденции транспортно-логистических систем России // *Наука сегодня: теория и практика: сб. науч. тр. II Междунар. заочной науч.-практической конф. (15 февр. 2016 г.)*. Уфа, 2016. С. 118–120.
10. Дикань В.Л., Якименко Н.В. Консолидация возможностей промышленности и транспорта в условиях междунар. транспортных коридоров как путь приостановление кризисных явлений в экономике Рос. Федерации // *Вестн. экономики транспорта и пром-сти*. 2017. № 30. С. 11–16.
11. Николаев Ю.А. Структура транспортно-логистического кластера и процесс его формирования // *Вестн. социально-экономических исследований*. 2017. Вып. 1 (44). С. 345–350.