

Ирина Валериевна Ковалева

Алтайский государственный аграрный университет, Барнаул, Алтайский край, Россия
irakovaleva20051@rambler.ru

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Транспортная логистика является не только одной из крупнейших отраслей народного хозяйства России, но и стратегической составляющей производственно-социальной инфраструктуры. От эффективного развития транспортной системы зависит реализация экономического роста Российской Федерации, поэтому изучение вопросов и проблем развития транспортной логистики на федеральном и региональном уровне является злободневным вопросом, направленным на создание и эффективное функционирование единого транспортного пространства. Уникальное географическое расположение России, а именно наличие сети интернациональных транспортных сообщений, позволяет использовать потенциальные возможности для построения транспортных коридоров и сокращения «узких мест» в логистической составляющей государствами. Развитие транспортной логистики в России позволит оптимизировать грузоперевозки, увеличить транзит грузов, оптимизировать функционирование логистических коридоров на Евразийском континенте. В структуре транспортных перевозок основную долю занимают контейнерные морские перевозки малого и большого каботажа. В современных экономических реалиях логистический фактор является преобладающим во внешней мировой торговле, поэтому изменение траектории движения грузопотоков приведет к образованию новых континентальных маршрутов и сокращению морских грузоперевозок. Существующее до недавнего времени ценовое преимущество перевозок морским транспортом постепенно теряет абсолютный приоритет, чему способствуют тенденция оптимизации уровня резервов, требований к транспортировке грузов и динамичный рост альтернативных транспортных коридоров. В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны. Проблемой, по мнению автора, по-прежнему остается совершенствование нормативно-правового обеспечения транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг; поддержку мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнение ими военно-транспортной обязанности; развитие механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

Ключевые слова: логистика, транспорт, развитие, эффективность, система, проблема

Для цитирования: Ковалева И.В Развитие транспортно-логистических систем в условиях международной интеграции // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2022. № 4. С. 74–82. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-4-74-82.

Irina Valerievna Kovaleva

Altai State Agrarian University, Barnaul, Russia
irakovaleva20051@rambler.ru

TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS DEVELOPMENT UNDER INTERNATIONAL INTEGRATION CONDITIONS

Transport logistics is not only one of the largest branches of the national economy of Russia, but also a strategic component of the production and social infrastructure. The implementation of the economic growth of the Russian Federation depends on the effective development of the transport system, therefore, the study of issues and problems of the development of transport logistics at the federal and regional levels is a topical issue aimed at the creation and effective functioning of a single transport space. Russia's unique geographic location, namely the presence of a network of international transport links, makes it possible to use the potential opportunities for building transport corridors and reducing bottlenecks in the logistics component by states. The development of transport logistics in Russia will make it possible to optimize cargo transportation, increase the transit of goods, and optimize the functioning of logistics corridors on the Eurasian continent. In the structure of transportation, the main share is occupied by container shipping of small and large cabotage. In modern economic realities, the logistical factor is prevalent in foreign world trade, so a change in the trajectory of cargo flows will lead to the formation of new continental routes and a reduction in sea freight. Until recently, the price advantage of maritime transport is gradually losing its absolute priority, which is facilitated by the trend of optimizing the level of reserves, requirements for the transportation of goods and the dynamic growth of alternative transport corridors. In connection with the growth of transport tariffs in recent years, there have been certain restrictions on transport and economic relations. Due to the high transport component, the competitiveness of domestic products is reduced not only in the external, but also in the domestic market. The weakening of ties between the regions of the Russian Federation undermines its unity and reduces the economic security of the country. The problem, according to the author, is still the improvement of the legal framework for the transport system and the market for transport services, including the creation of a legal framework that regulates the quality of transport services; support for the mobilization preparation of transport organizations and the fulfillment of their military transport duties; development of public-private partnership mechanisms that ensure a clear legislative distribution of rights, responsibilities and risks between the state and the investor, as well as the identification of priority areas for the application of these mechanisms in transport.

Keywords: logistics, transport, development, efficiency, system, problem

For citation: Kovaleva I.V. Transport and logistics systems development under international integration conditions // Socio-economic and humanitarian journal. 2022. № 4. S. 74–82. DOI: 10.36718/2500-1825-2022-4-74-82.



Введение. Эффективное развитие Российской Федерации. Поэтому изучение транспортной системы является условием реализации экономического роста транспортной логистики на федеральном и ре-

гиональном уровне остается злободневным вопросом, направленным на создание и эффективное функционирование единого транспортного пространства. Уникальное географическое расположение России, а именно наличие сети интернациональных транспортных сообщений, позволяет использовать потенциальные возможности для построения транспортных коридоров и сокращения «узких мест» в логистической составляющей государствами. Развитие транспортной логистики в России позволит оптимизировать грузоперевозки, что предоставит возможность увеличить транзит перемещения грузов, оптимизировать функционирование логистиче-

ских коридоров на Евразийском континенте.

Цель исследования. Оценка развития транспортной логистики на региональном и федеральном уровне.

Результаты исследования и их обсуждение. Единая транспортная система (ЕТС) рассматривается как общность транспорта по экономическим, технологическим, техническим и нормативно-правовым взаимоотношениям. К основным свойствам, характеризующим ЕТС, относят целостность и динамичность. Основные цели создания транспортных систем представлены на рисунке 1.



Рис. 1. Схема развития транспортных систем [1]

В структуре транспортных перевозок основную долю занимают контейнерные морские перевозки малого и большого каботаж. В современных экономических реалиях логистический фактор является преобладающим во внешней мировой торговле, поэтому изменение траектории движения грузопотоков приведет к образованию новых конти-

нентальных маршрутов, что может способствовать сокращению морских грузоперевозок. По-прежнему сохраняется преобладающий транзит грузов между мировыми рынками, расположенными в Китае, на Европейском континенте и странах Азиатско-Тихоокеанского региона (рис. 2).



Рис. 2. Структура грузооборота, млн т/% (по весу) [2]

Страны Европейского континента являются традиционными покупателями с долей экспортных поставок на уровне 50 %, в государства Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) поставляется более 25 % товаров, где Китайская Народная Республика (КНР) занимает около 12 %. В структуре грузооборота перевозки морским/речным транспортом занимали до недавнего времени около 58 %, на трубопроводный транспорт приходился 21 %, на железнодорожный – 17 %. При этом одной из целей Евразийского экономического союза (ЕАЭС) является

обеспечение транзитного грузопотока между КНР и Европейским союзом (ЕС), идущего сухопутным маршрутом через территорию ЕС, поскольку транзитный маршрут из Китая в Европу по территории ЕС имеет ряд преимуществ. Более быстрый по сравнению с морским маршрутом через Суэцкий канал и более дешевый, чем авиаперевозки из КНР в Европу. Таким образом, имеются все предпосылки для переориентации части грузопотока. Существующее до недавнего времени ценовое преимущество перевозок морским транспортом постепенно теряет абсолютный приоритет (рис. 3).



Рис. 3. Схема основных транзитных континентальных транспортных коридоров [2, 3]

Упрощение таможенных и пограничных процедур на внешних границах ЕАЭС снизит потери бизнеса на "трансграничные барьеры", увеличит объемы международной торговли и транзитных перевозок по его территории. Транспортная система России по протяженности путей находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных путей – на пятом. Доля экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг составляет около трети, при этом на экспортные грузовые перевозки приходится около 12 %, основную часть из которых составляют грузовые перевозки в страны дальнего зарубежья (85,6 % в 2018 году) [4].

Для Восточной Сибири и Дальнего Востока характерны не только низкая плотность железных дорог (соответственно 2,1 и 1,4 км на 1000 км²), но и их исключительное расположение в южных, наиболее освоенных районах. Одной из проблем является несбалансированность уровня развития транспортной системы России. Это проявляется в диспропорции темпов и масштабов развития разных видов транспорта, а также существующей транспортной инфраструктуры; в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки; резком сокращении числа региональных и местных аэропортов; наличии многочисленных "узких мест" на стыках отдельных видов транспорта; территориальной неравномерности транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока – с другой. Различия

между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Более шести субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны. В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем рынке, но и на внутреннем. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны [5].

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте [6].

Уровень транспортной инфраструктуры большинства регионов не превышает индекса 5, что обозначает существенный разрыв в развитии транспортной инфраструктуры регионов-лидеров и остальных. В частности, среднее значение «транспортного» индекса по стране – 3,24, у 71 региона из 85 этот показатель находится в границах 2,5–3,5 [7] (рис. 4).

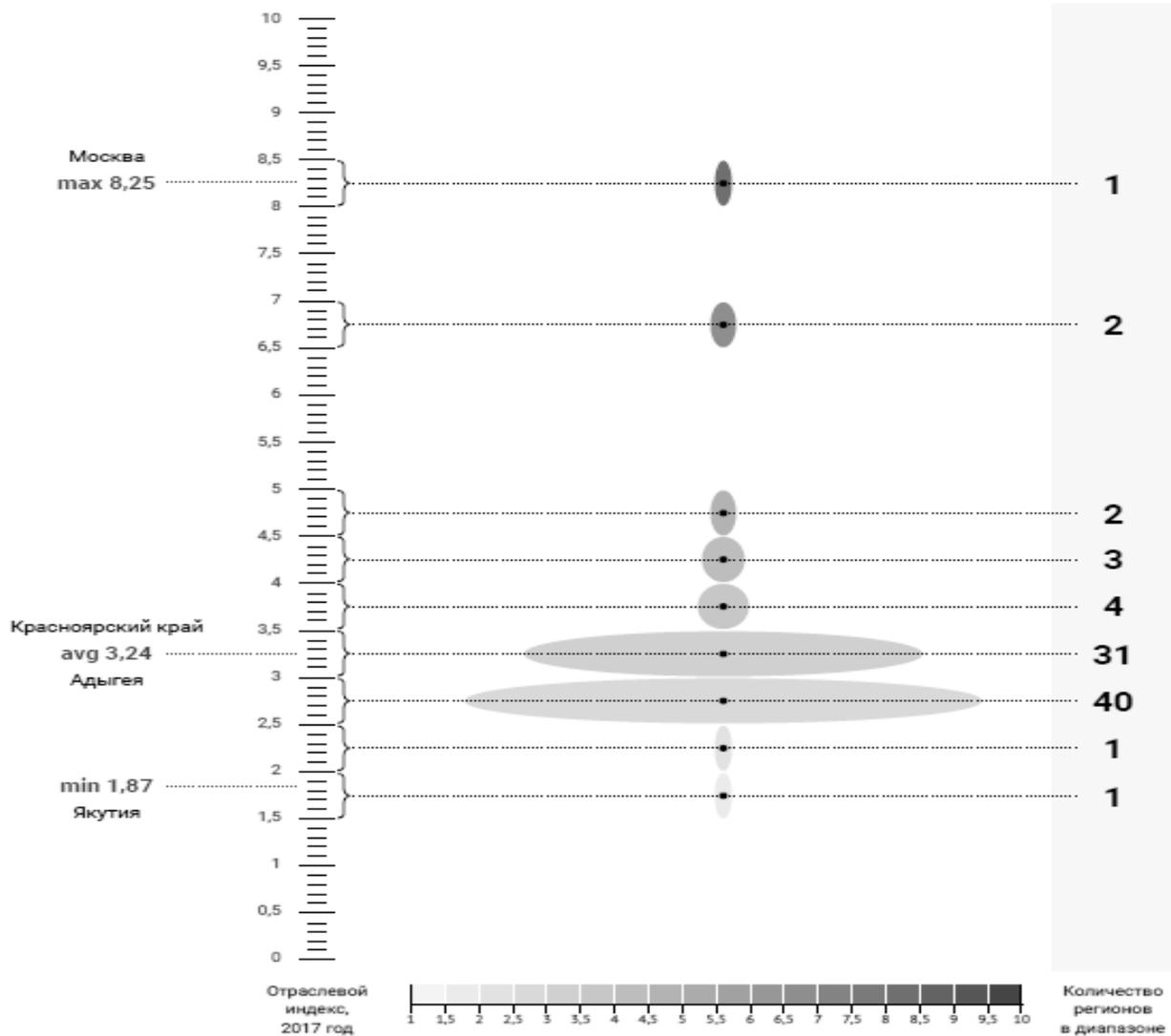


Рис. 4. Индекс развития транспортной инфраструктуры России [7, 8]

Дисбаланс транспортной инфраструктуры объясняется как невысокой плотностью населения ряда регионов, так и локальным местоположением добывающей промышленности и неосвоенными территориями. Так, в Сибирском федеральном округе (СФО) и Дальневосточном федеральном округе (ДФО) уровень плотности населения составляет соответственно 3,8 и 1 чел. на 1 км² против 60,4 чел. на 1 км² в Центральном федеральном округе. Вместе с тем для России актуальным является применение наземных видов транспорта, подходящих для использования и характеризующихся низкими издержками. Это обусловлено большой площадью страны, жесткими природными условиями и значительным

числом перевозок тяжелых грузов, которые осуществляются на большие расстояния. В настоящее время большинство российских и зарубежных организаций активно внедряют и используют разнообразные логистические продукты в управлении грузопотоками. Хозяйствующим субъектам, деятельность которых непрерывно связана с процессом транспортировки, в современных условиях в рамках обеспечения конкурентоспособности не обойтись без процессов автоматизации транспортной логистики с целью минимизации затрат. Для достижения этого активно применяются разнообразные системы управления транспортом (TMS, Transport Management System) [4].

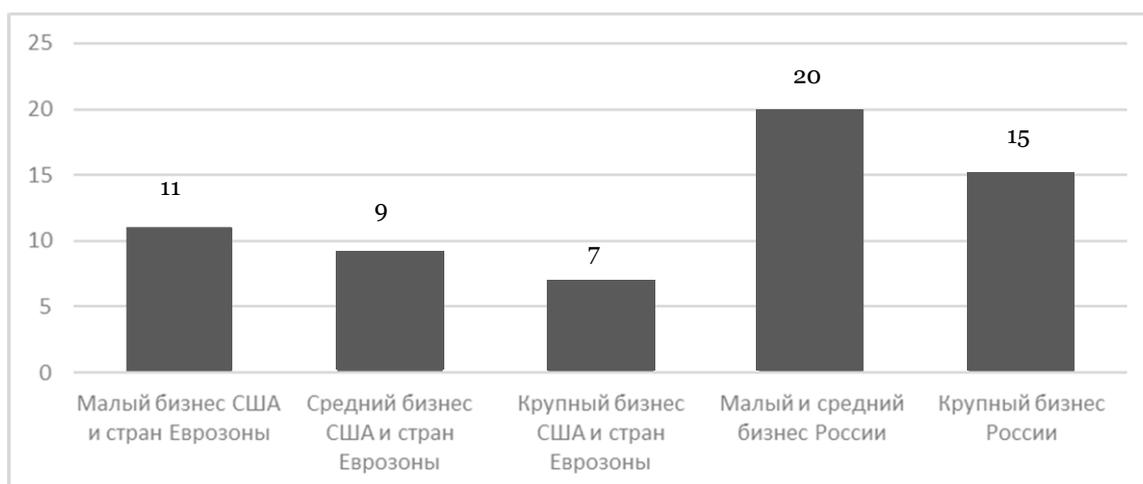


Рис. 5. Уровень логистических организаций, % [3, 4]

Система управления транспортом представляет собой автоматизированную платформу логистических бизнес-процессов в сфере транспортировке на предприятии (рис. 5). Преимуществами указанной системы выступают возможность планирования перевозок; осуществление заказов, исходя из оптимальной загрузки транспорта; возможность отслеживания и перенаправления рейсов; контроль бюджета перевозок на всех этапах реализации; расчет показателей эффективности перевозок и т.д. [3].

В целом систему управления транспортными перевозками целесообразно рассматривать в качестве логистической платформы, позволяющей предприятиям планировать, выполнять и оптимизировать физическое перемещение товаров, как входящих, так и исходящих, а также обеспечивать соответствие поставки требованиям и наличие нужной документации [4]. Перспективные направления развития транспортной системы представлены на рисунке 6.

Создание скоростных и высокоскоростных железных дорог:
Развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения.
Внедрение скоростного грузового движения, в первую очередь – контейнерного и контрейлерного.
Транспортные системы городских агломераций:
Развитие транспортной инфраструктуры городских агломераций.
Закономерности развития транспортных систем и средств городских агломераций.
Региональные транспортно-логистические системы:
Внедрение научных методов (управленческих, технических, технологических, экономических).
Развитие логистической инфраструктуры.
Развитие автомобильных дорог:
Новые технологии и материалы в строительстве инфраструктуры.
Интеллектуальные системы управления движением и безопасностью.
Инновационные транспортные средства.
Развитие авиационного транспорта
Разработка перспективных летательных средств различного вида и предназначения.
Совершенствование авионики, систем управления полетами и безопасностью.

Рис. 6. Векторы развития транспортной системы на федеральном уровне

Развитие внутренних водных путей:
Развитие транспортных средств внутренних водных путей.
Развитие инфраструктуры (расширение и углубления судоходных путей и гидросооружений) международных транзитных коридоров.
Совершенствование международного транспортного и таможенного права в области международных перевозок по внутренним водным путям.
Организация новых морских мировых водных путей и их обеспечение
Северный морской путь.
Внутренние водные пути Европа – Индийский океан.
Никарагуанский канал.
Модернизация и расширение существующих трансконтинентальных каналов (Панамский, Суэцкий).
Глобальные сухопутные транспортные проекты:
Развитие путей из Африки в Азию.
Создание путей из Чукотки на Аляску.
Создание путей из Японии в Россию.
Развитие путей из Европы в Африку.
Новый «Шелковый путь».

Рис. 6. Окончание

Приоритетными направлениями следует рассматривать увеличение пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидацию разрывов и «узких мест», транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока и разработку новых месторождений полезных ископаемых.

Заключение. Таким образом, в России актуально использование наземных видов транспорта, пригодных для практики и отличающихся низкой себестоимостью. В целом систему управления транспортом следует рассматривать как логистическую платформу, которая позволяет предприятиям планировать, выполнять и оптимизировать физическое перемещение товаров, как входящих, так и исходящих, а также обеспечивать соответствие поставок требованиям и наличие необходимой документации.

Список источников

1. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов / под ред. А.К. Мусина, А.В. Диянского. Москва, 2019. 24 с.
2. Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2019. № 53. URL: gov.ru/publication (дата обращения: 11.06.2022).
3. Карамин В.М. Проблемы транспортной логистики в России // Экономические науки. 2016. № 57. С. 3.
4. Ковалева И.В. Транспортно-логистическая деятельность в экономике региона // Индустриальная экономика. 2021. № 5(6). С. 543–550.
5. Основные факторы, оказывающие влияние на развитие единого транспортного пространства Российской Федерации. URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf <https://infraone.ru> (дата обращения: 04.07.2022).
6. Пояснительная записка к проекту Федерального закона № 1108207-6 "О транспортной доступности в Российской Федерации. URL: <http://ivo.garant.ru> (дата обращения: 04.07.2022).
7. Транспортная система России: современное состояние и проблемы развития. URL: <http://www.strategplann.ru/stati-po-ekonomike/transportnaja-sistema-rossii-sovremennoe-sostojanie-i-problemy->

- razvitija.html<https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/106/987.htm> (дата обращения: 11.06.2022).
8. Индекс развития инфраструктуры России. URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf (дата обращения: 12.07.2022).
5. ehkonomika. 2021. № 5(6). S. 543–550.
5. Osnovnye faktory, okazyvayushchie vliyanie na razvitie edinogo transportnogo prostranstva Rossiiskoi Federatsii. URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf <https://infraone.ru> (data obrashcheniya: 04.07.2022).
6. Poyasnitel'naya zapiska k proektu Federal'nogo zakona № 1108207-6 "O transportnoi dostupnosti v Rossiiskoi Federatsii. URL: <http://ivo.garant.ru> (data obrashcheniya: 04.07.2022)
7. Transportnaya sistema Rossii: sovremennoe sostoyanie i problemy razvitiya Rezhim dostupa. URL: <http://www.strategplann.ru/stati-po-ekonomike/transportnaja-sistema-rossii-sovremennoe-sostojanie-i-problemy-razvitiia.html><https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/106/987.htm>(data obrashcheniya: 11.06.2022).
8. Indeks razvitiya infrastruktury Rossii URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf (data obrashcheniya: 12.07.2022).
1. Analiz sushchestvuyushchikh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov, prokhodyashchikh cherez territorii gosudarstv-chlenov / pod red. A.K. Musina, A.V. Diyanskogo. Moskva, 2019. 24 s.
2. Byulleten' o tekushchikh tendentsiyakh rossiiskoi ehkonomiki. 2019. № 53. URL: gov.ru/publication (data obrashcheniya: 11.06.2022).
3. Karamin V.M. Problemy transportnoi logistiki v Rossii // Ehkonomicheskie nauki. 2016. № 57. S. 3.
4. Kovaleva I.V. Transportno-logisticheskaya deyatel'nost' v ehkonomike regiona // Industrial'naya

References

Статья принята к публикации 11.10.2022/

The article has been accepted for publication 11.10.2022.

Информация об авторах:

Ирина Валериевна Ковалева, профессор кафедры управления, доктор экономических наук, доцент

Information about the authors:

Irina Valerievna Kovaleva, Professor at the Department of Management, Doctor of Economics, Associate Professor

