

Азимов П. Х.
P. H. Azimov

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТЕОРИИ И ПРАКТИКЕ

BASIC APPROACHES TO THE FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS IN INTERNATIONAL THEORY AND PRACTICE

Азимов Пулод Хакимович – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, финансов и бухгалтерского учёта Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27. E-mail: pulaz@mail.ru.

Pulod H. Azimov – PhD in Economics, Associate Professor, Economics, Finance and Accounting Department, Komsomolsk-na-Amure State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str. E-mail: pulaz@mail.ru.

Аннотация. Статья посвящена анализу основных подходов к формированию транспортно-логистических систем в международной теории и практике. В статье рассматриваются основные задачи, которые позволяет решать эффективно функционирующая транспортно-логистическая система. Приведены факторы, оказывающие влияние на развитие транспорта и логистики в последние годы. Исследованы принципы и механизмы формирования и организации функционирования транспортно-логистических систем в зарубежной и отечественной практике. Описываются особенности зарубежного опыта организации эффективного функционирования транспортно-логистических систем. Рассмотрены основы российской практики формирования транспортно-логистических систем. Выделены основные задачи дальнейшего развития транспортно-логистической системы на примере российского опыта. На основе изучения основных подходов к формированию транспортно-логистических систем в международной практике разделены подходы в зависимости от классификационных признаков.

Summary. The article is devoted to the analysis of the main approaches to the formation of transport and logistics systems in international theory and practice. The article discusses the main tasks that make it possible to solve an effectively functioning transport and logistics system. The factors influencing the development of transport and logistics in recent years are given. The principles and mechanisms of the formation and organization of the functioning of transport and logistics systems in foreign and domestic practice have been studied. The features of foreign experience in organizing the effective functioning of transport and logistics systems are described. The fundamentals of Russian practice in the formation of transport and logistics systems are considered. Based on the example of Russian experience, the main tasks for the further development of the transport and logistics system are highlighted. Based on the study of the main approaches to the formation of transport and logistics systems in international practice, the approaches are divided depending on the classification criteria.

Ключевые слова: экономика, транспорт, логистика, анализ, оценка, транспортно-логистическая система.

Key words: economics, transport, logistics, analysis, assessment, transport and logistics system.

УДК 656.02

Динамичное развитие объектов основной и обеспечивающей инфраструктур транспортно-логистических систем (ТЛС) в различных странах, межгосударственных интеграциях и региональных группах, обусловленное изменением количественных и качественных характеристик мирового движения товарной продукции и иных грузов, предопределило применение в зарубежной практике широкого спектра способов и подходов формирования ТЛС.

Опыт зарубежных стран показывает, что создание эффективно функционирующей транспортно-логистической системы, ориентированной как на внутренние потоки продукции, так и на создание условий для оптимального движения международных товарных потоков, позволяет решать ряд задач:

- обеспечить необходимую скорость оборота финансовых ресурсов субъектов экономической деятельности путём расчёта оптимальных объёмов отправки грузов, времени их нахождения на том или ином виде транспорта, складирования в подсистемах концентрации (складах, сортировочных центрах, центрах консолидации, разукрупнения и др.);
- обеспечить эффективное соотношение сроков доставки грузов и провозных тарифов (платежей, сборов) для различных способов отправок грузов в зависимости от условий их доставки;
- выбрать рациональный уровень организации сервисного обслуживания при доставке грузов на основе использования услуг специализированных организаций (транспортно-логистических центров), которые бы обеспечивали синхронизацию и гармонизацию международных и национальных товарно-логистических потоков;
- обеспечить эффективное инвестирование в объекты инфраструктуры ТЛС;
- оптимизировать соотношение между логистическими центрами общего и ведомственного пользования [1, 19].

Без сильной ТЛС в современных условиях ни одна страна мира не может обеспечить эффективное управление рисками развития национальной экономики. Развитие транспорта и логистики в последние годы происходит под влиянием следующих факторов:

- Международные интеграционные процессы, необходимость повышения уровня и качества сотрудничества между странами диктуют им необходимость отказа от протекционных мер по отношению к различным видам транспорта и транспортно-логистическим организациям. В современных условиях предпринимаемые национальными правительствами меры направлены на создание системы свободных торговых отношений, не ограниченных квотами или преимущественными тарифными ставками для национальных участников [14].

- Усложнение рынка транспортно-логистических услуг стало причиной интеграции всех основных сегментов организации транспортно-логистического процесса, что обусловило появление новых элементов инфраструктуры в виде транспортно-складских и товарно-транспортных комплексов, образовавших единую систему.

- Транспортно-логистическим центрам в современных условиях переходят основные функции управления, распределения и организации перевозок продукции, что позволяет обеспечить оптимальную тарифную политику.

- Высокий уровень качества и конкурентоспособности транспортно-логистических услуг стал причиной смещения конкурентной борьбы в ценовую плоскость и качество предоставляемых услуг. Кроме того, международные экологические движения и изменение политики государств в этой сфере становятся причиной повышенного внимания к экологичности транспорта (см. прим. 1).

Исследование принципов и механизмов формирования и организации функционирования транспортно-логистических систем требует системного изучения передового опыта, накопленного в международной теории и практике [3]. В этом смысле интерес представляют результаты глобального исследования Международного банка реконструкции и развития и Всемирного Банка, в котором на основе изучения частных индикаторов построен интегральный показатель, отражающий уровень развития логистической системы страны – Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index). Данный индекс является суммарным показателем эффективности основных логистических индикаторов той или иной страны.

Страны – лидеры в области организации эффективного функционирования транспортно-логистических систем сосредоточены в основном в трёх регионах мира: ЕС (из 15 лидирующих стран рейтинга 9 входят в ЕС); азиатском, представленном Гонконгом и Японией (Китай занимает 26-е место в рейтинге) и североамериканском, представленном США и Канадой. Рассмотрим некоторые особенности формирования ТЛС в лидирующих по уровню их развития странах и регионах мира.

Одним из наиболее развитых с точки зрения организации транспортно-логистических услуг регионов мира является Европейский союз [20]. Принятые органами управления ЕС и национальными правительствами региона меры позволили достичь такого уровня, что в нынешних условиях

единая интегрированная ТЛС стран Европы оснащена объектами транспортно-логистической инфраструктуры в достаточной степени. Ускорение темпов развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕС осуществляется главным образом «интенсивно» – на основе внедрения инноваций и передовых информационно-технических решений в сфере организации логистики [16].

Высокий уровень взаимной интегрированности национальных транспортно-логистических систем в единой европейской ТЛС обеспечивает дополнительные преимущества и синергетические эффекты, что позволяет достигать, к примеру, стандартизации логистических услуг, упрощения таможенных процедур [2, 17].

Интегрированность и единая политика развития европейской ТЛС обеспечиваются за счёт единых принципов управления, разработанных в 2007 году в «Программе развития логистики» (Logistics Action Plan) (см. прим. 2). В данной программе в числе прочих направлений совершенствования транспортно-логистической системы ЕС определялась необходимость развития единых информационных систем контроля грузоперевозок, совершенствования системы подготовки кадров для транспортной отрасли, оптимизации транспортно-логистических операций и усиления контроля к экологичности транспорта.

В рамках европейской ТЛС интерес представляет также опыт отдельных стран, чьи подходы внесли значительный вклад в международную практику организации эффективного движения товарной продукции. К примеру, практика создания транспортно-логистических центров Германии характеризуется следующими особенностями:

- государственной поддержкой на всех уровнях;
- участием федерального бюджета в финансировании инвестиций через крупные государственные корпорации (в частности, компании со стопроцентным государственным участием «Немецкие железные дороги»);
- предоставлением целевых дотаций федеральным землям, а также кредитов для конкретных инвестиционных целей в сфере транспорта.

Принятые меры позволили Германии стать лидером в европейском регионе по развитию транспортно-логистической инфраструктуры с сетью логистических центров национальной значимости [7].

В отдельных странах Европы, к примеру в Австрии, реализована государственная программа развития транспортно-логистической инфраструктуры, что также вносит положительный вклад в развитие ТЛС страны и региона в целом [6].

В азиатском регионе интерес представляет динамично развивающаяся ТЛС Китая. В современных условиях все крупнейшие экономики мира, по понятным соображениям и задачам, стремятся обеспечить эффективную интеграцию собственных национальных ТЛС с китайской. Нередко это затруднено в силу естественных географических и природных ограничений, что требует постоянного совершенствования способов управления развитием транспортно-логистической инфраструктуры и организации транспортно-логистических процессов.

Одной из ключевых особенностей развития китайской ТЛС, выделяющей её в ряду других международных подходов, является активное использование инвестиционных ресурсов частного сектора для создания объектов ТЛС. Государству в этом плане отводится роль по осуществлению координации, стандартизации предоставления транспортно-логистических услуг.

Развитие транспортно-логистических систем с упором на создание транспортно-логистических центров наблюдается и в США, обладающих развитой транспортно-логистической инфраструктурой, в том числе сетью автомобильных и железных дорог с высокой производительностью, оптимально взаимодействующих с воздушным транспортом. Создание транспортно-логистических центров в США осуществляется на территориях, стратегически благоприятствующих их дальнейшему развитию с точки зрения обеспечения оптимального движения товарных потоков.

При анализе теоретических и практических подходов к созданию транспортно-логистических систем особенно ценным видится опыт стран, природно-климатические, географические и иные территориально-пространственные условия которых делают эффективность функ-

ционирования транспортно-логистических систем критически важным условием обеспечения динамичного развития экономики. К таким странам, без сомнения, следует отнести Россию, где в практике государственного управления на федеральном и региональном уровне, а также в теоретических подходах исследователей накоплен большой опыт.

Географическое положение России, необходимость её интеграции в международное экономическое пространство стали основными причинами пристального внимания государства к формированию транспортно-логистической системы, интегрированной в процессы международного движения пассажиров и грузов [4, 12].

В основе российской практики формирования транспортно-логистических систем лежит преимущественно государственное участие (только в последние годы наблюдается привлечение частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнёрства) в инвестировании объектов транспортно-логистической инфраструктуры на основе программных методов [10]. Такое инвестирование осуществляется, как правило, в рамках долгосрочных программ федерального и регионального уровней. Одной из первых государственных программ в России, положившей начало формированию единой ТЛС, интегрированной в международное движение грузов, стала принятая в 2001 году Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» [1].

В данной программе, в частности, были сформулированы следующие задачи:

- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- повышение эффективности организации системы товародвижения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы реализации транзитного потенциала страны;
- обеспечение гарантированной доступности транспортных услуг для населения и организаций;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы [1].

Помимо прочих мероприятий, закреплённых в указанной программе, в основу создания и развития транспортно-логистической системы должны были внести вклад специальные меры по созданию сети объектов транспортно-логистической инфраструктуры национального и регионального значения в форме транспортно-логистических терминалов (ТЛТ).

В российской практике развития транспортно-логистических систем на начальных этапах применялся ярко выраженный дифференцированный подход. При этом в основу критеризации и выбора конкретных видов транспортно-логистических систем были положены:

- роль экономики региона в национальном ВВП;
- показатели внешнеэкономической деятельности региона;
- показатели транспортной деятельности региона.

Такой подход, если учесть чрезвычайное региональное и территориальное многообразие России, сложность её пространственного устройства, возможно, был обоснован на момент принятия указанного документа, однако он, по нашему мнению, имеет значительные недостатки. Так, в него уже заложены противоречия, затрудняющие полноценную реализацию цели развития транспортно-логистической системы. К примеру, не определены конкретные критерии и показатели внешнеэкономической и транспортной деятельности региона, а за основу взят лишь показатель доли ВРП в национальном ВВП; не определён полный и ограниченный перечень функций для отдельных видов ТЛТ; нет чётких критериев осуществления инвестиций и источников финансирования ТЛТ.

На практике такой подход привёл к сложностям его реализации, на что указывают специалисты [18]. В качестве обоснования недостатков метода можно привести следующие аргументы:

- сложность реализации заложенных в программу принципов обуславливает случайный характер создания транспортно-логистических комплексов;
- ограниченный на практике перечень предоставляемых транспортно-логистическими комплексами услуг;
- государственное участие в создании транспортно-логистических комплексов затруднено;

- изолированность работы ТЛС не может на практике обеспечить осуществление интермодальных перевозок;
- процесс создания транспортно-логистических комплексов не всегда учитывает планы регионов по долгосрочному социально-экономическому развитию;
- сложности координации строительства транспортно-логистических комплексов между исполнителями и региональными властями;
- «оторванность» представителей транспортных властей от реалий реализации долгосрочных задач развития ТЛС [5].

Дальнейшее развитие транспортно-логистической системы на примере российского опыта осуществлялось в направлении интеграции объектов транспортно-логистической инфраструктуры в единую систему и сводилось к решению следующих задач:

- создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов как условие предоставления широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок, создание территориально-производственных кластеров;
- использование инновационных транспортно-логистических технологий, развитие технологий перевозок грузов;
- создание единой информационной среды как условие эффективного информационного взаимодействия участников транспортно-логистического процесса;
- создание и развитие сбалансированной терминально-складской сети на основе грузоперерабатывающих терминалов;
- внедрение современных логистических технологий в систему управления перевозками;
- повышение качества предоставляемых транспортно-логистических услуг на основе интеграции отдельных этапов процесса в единую логистическую цепочку;
- привлечение инвестиций в развитие транспортно-складского комплекса;
- оптимизация использования объектов терминально-складской инфраструктуры (см. прим. 3).

Кроме практических подходов к формированию транспортно-логистических систем, в науке разработано множество теоретических подходов и концептуальных идей в данном отношении. Они, в частности, описываются в многочисленных исследованиях, посвящённых:

- изучению проблем создания и развития международных ТЛС, разработке методологических принципов построения ТЛС, формированию основных требований к функционированию логистических центров [15];
- исследованию методов управления развитием региональных транспортно-логистических систем, построению прогнозов их развития, моделированию размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры [13];
- разработке моделей управления региональными транспортно-логистическими системами в условиях трансформации факторов внешней и внутренней среды, формированию инвестиционной политики транспортных компаний [8];
- вопросам интеграции различных объектов ТЛС в единую систему организации перевозок [9];
- проблемам управления развитием ТЛС на основе использования имитационного моделирования [11] и др.

Таким образом, изучение основных подходов к формированию ТЛС в международной практике позволяет разделить эти подходы в соответствии с классификационными признаками на следующие группы:

1. В зависимости от применяемого инструментария государственного управления развития транспортно-логистической системы:

- программно-целевой подход, предусматривающий специальные меры по развитию ТЛС;
- общесистемный подход, предусматривающий целевое государственное участие в развитии ТЛС, но в рамках общих стратегий (программ) развития территорий.

2. По степени дифференциации и стандартизации используемых управленческих технологий развития ТЛС:

- дифференцированный подход, предполагающий учёт территориальных, экономических, природно-климатических, географических и иных различий при развитии ТЛС;
- стандартизированный подход, предполагающий использование стандартных решений по развитию объектов ТЛС;
- смешанный подход, в котором применяются принципы стандартизированного и дифференцированного подходов.

3. По участию сторон в финансировании развития объектов ТЛС:

- с преимущественным участием государственного капитала;
- с привлечением инвестиций частного сектора и его преимущественным участием;
- смешанный подход, предполагающий возможность государственного и частного участия.

На основе анализа зарубежной практики можно утверждать, что в сфере функционирования ТЛС в последние годы происходят интеграционные процессы, реализуемые преимущественно в форме межрегиональных (в рамках государства), межгосударственных и транснациональных макрологистических систем. Именно интеграция в сфере транспорта становится базовым условием вовлечения национальных экономик в международные экономические отношения. Кроме того, создание межрегиональных, межгосударственных или транснациональных макрологистических систем в конечном итоге формирует качественно новый уровень развития инфраструктуры, усиливает связи между субъектами экономики различной территориальной принадлежности и в дальнейшем становится условием роста всей экономики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848) / Министерство транспорта Российской Федерации, сайт. – URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=9815 (дата обращения: 12.10.2023). – Текст: электронный.
2. Азимов, П. Х. Международный опыт создания мультимодальных транспортно-логистических кластеров / П. Х. Азимов // Вестник Курган-Тюбинского государственного университета имени Носира Хусрава. Серия гуманитарных и экономических наук. – 2018. – № 1/1 (51). – С. 192-195.
3. Азимов, П. Х. Управление эффективностью транспортно-логистической системы: методологические принципы / П. Х. Азимов // Вестник Марийского государственного университета. Серия: Сельскохозяйственные науки. Экономические науки. – 2018. – Т. 4. – № 2. – С. 97-105.
4. Акентьева, С. О. Транспортно-логистические системы округов Российской Федерации / С. О. Акентьева, М. В. Волкова // Проблемы экономики. – 2016. – № 1 (71). – С. 14-17.
5. Алибеков, Б. И. Модели размещения и развития объектов региональной транспортной системы и приближённый метод их решения / Б. И. Алибеков, Э. А. Мамаев // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2012. – № 4 (48). – С. 96-106.
6. Ваславская, И. Ю. Цифровизация как тенденция развития транспортно-логистических систем / И. Ю. Ваславская, И. А. Кошкина // Экономические науки. – 2022. – № 207. – С. 15-21.
7. Габов, М. Ю. Эффективность развития транспортной системы региона / М. Ю. Габов, Т. А. Яковлева // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2019. – № II-2 (38). – С. 118-122.
8. Елисеев, С. Ю. Построение и оптимизация функционирования международных транспортно-логистических систем / С. Ю. Елисеев. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 242 с.
9. Елисеев, С. Ю. Концепция логистического управления / С. Ю. Елисеев, С. Г. Волкова // Современные подходы к управлению на транспорте и в логистике: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, Москва, 10-11 февраля 2016 года. – М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2016. – С. 44-48.
10. Зуева, А. А. Проблемы и перспективы интеграции России в международные транспортно-логистические системы / А. А. Зуева // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2023. – № 3-2 (97). – С. 23-26.
11. Козлова, В. П. Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте: моногр. / В. П. Козлова; Российская акад. наук, ВИНТИ. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 149 с.

12. Ларченко, Ю. Г. Формирование оптимального варианта пассажиропотока / Ю. Г. Ларченко, К. Г. Яськова // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2020. – № VIII-2 (48). – С. 99-102.
13. Логистические терминалы: теория и практика // LOGISTICS.RU: отраслевой портал. – URL: https://logistics.ru/9/26/i77_28073p0.htm (дата обращения: 28.01.2024). – Текст: электронный.
14. Мохина, М. В. Методологические основы формирования привлекательного имиджа бизнеса в интернет-торговле / М. В. Мохина // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2023. – № IV (68). – С. 82-86.
15. Резер, С. М. Развитие транспортно-логистического пространства России / С. М. Резер // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2013. – № 11. – С. 3-5.
16. Старкова, Н. О. Исследование зарубежного опыта формирования логистических систем / Н. О. Старкова, И. Г. Рзун, А. В. Успенский // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2014. – № 99. – С. 1062-1085.
17. Старкова, Н. О. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке / Н. О. Старкова, С. М. Саввиди, М. В. Сафонова // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2013. – № 85. – С. 480-490.
18. Талыпин, Н. В. Перспективы развития транспортно-логистического комплекса Приморского края / Н. В. Талыпин // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт. – 2022. – № 4 (42). – С. 79-85.
19. Фрейдман, О. А. Транспортно-логистические кластеры: инфраструктурная характеристика транспортной системы / О. А. Фрейдман // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. – 2014. – Т. 2. – С. 246-250.
20. Шевырин, Е. И. Интермодальные транспортно-логистические комплексы в России и за рубежом / Е. И. Шевырин // Экономика и управление. – 2011. – № 3 (65). – С. 50-54.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Transport Services Global Market Report 2022. – URL: <https://www.businesswire.com/news/home/20220811005584/en> (дата обращения: 21.02.2024); The Logistics Performance Index and Its Indicators / The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – URL: <https://lpi.worldbank.org/> (дата обращения: 21.01.2024).
2. Communication from the Commission – Freight Transport Logistics Action Plan / EUR-Lex. Access to European Union law. – URL: <https://aei.pitt.edu/96122/> (дата обращения: 24.01.2024).
3. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе “Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)”» / Гарант. – URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/> (дата обращения: 12.02.2024); Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» / Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT> (дата обращения: 12.02.2024).