

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РОССИИ

В статье рассматриваются особенности проводимой государственной политики Российской Федерации в сфере транспортной логистики и перспективы создания интегрированной транспортной логистической системы. Анализируются существующие подходы и методы формирования транспортно-логистических систем на региональном и федеральном уровнях.

Ключевые слова: Транспортная логистика, Региональная транспортно-логистическая система, Транспортная стратегия.

Транспортная система Российской Федерации рассматривается государством как важнейшая составная часть производственной инфраструктуры, обеспечивающая взаимосвязи между отраслями народного хозяйства и в социальной сфере. Усиленное внимание к транспорту на государственном уровне объясняется его ролью в укреплении экономики и обеспечении обороноспособности страны.

В настоящее время на федеральном уровне приняты и реализуются: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена 22 ноября 2008 г.), «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (утверждена 17 июня 2008 г.), Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (утверждена 15 апреля 2014 г.), Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» (утверждена 5 декабря 2001 г.) и другие программы в сфере транспорта.

Диспропорции в развитии транспорта, сложившиеся к концу прошлого столетия, потребовали от органов управления разработки государственной политики, стратегий и программ развития транспортной системы.

Если с начала экономических реформ государственная политика в области транспорта была направлена на поддержание функционирования существующей транспортной инфраструктуры, то в начале XXI века стала очевидна необходимость ускоренного развития транспорта. Именно устранение диспропорций и сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры является сегодня приоритетом государственной транспортной политики России.

В принимаемых в последнем десятилетии государственных документов применяется интегральный подход к развитию транспортной системы: так, в «Транспортной стратегии на период до 2030 года», скорректированной в 2014 году, говорится о формировании единого транспортного пространства

* Кархова Светлана Александровна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления бизнесом, Байкальский государственный университет экономики и права, 342428@mail.ru.

России путем сбалансированного развития транспортной инфраструктуры, в отличие от прежней политики «узлового» и «точечного» развитие транспортного комплекса. Развитие транспортных объектов стало увязываться с развитием современной товаропроводящей сети, включающей товарно-транспортную технологическую инфраструктуру всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированную систему логистических парков, а также единое информационное пространство.

Именно логистика была выбрана в качестве одной из научных и методических основ для формирования единого транспортного пространства. Применение транспортно-логистических технологий должно не просто обеспечивать движение определенного объема товаротранспортных потоков, а повышать качество транспортных услуг и конкурентоспособность российских предприятий.

Перспективы развития транспортной отрасли в XXI веке связываются с реализацией логистической концепции в практике бизнеса и в государственной политике. Государственная программа «Развитие транспортной системы» ориентирована на достижение целей, первой среди которых является ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике – а это совпадает с задачами современной логистической концепции на макроуровне.

Так, среди долгосрочных приоритетов государственной транспортной политики значится:

«... формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая... внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем...» [1].

На региональном уровне (субъектов РФ) среди приоритетов, затрагивающих сферу транспортной логистики, значатся: развитие транспортных систем городских агломераций, организация транспортного обслуживания населения, развитие объектов транспортной инфраструктуры. Причем для регионов и муниципальных образований РФ отмечается важность развития на их территориях федеральной транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры.

Транспортная стратегия на период до 2030 года отмечает необходимость применения логистической методологии для решения задач по каждому приоритетному направлению. Логистическая концепция закладывается в методологическую основу формирования единой устойчивой транспортной системы как взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев.

Государственное планирование предусматривает разработку проектов по развитию транспортных коридоров, транспортно-логистических систем, логистических парков, технологической инфраструктуры и логистических технологий обеспечения товарных потоков на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Однако, при этом роль государства в логистическом развитии транспорта сводится к мотивированию организаций бизнеса использовать инновационные логистические товаротранспортные технологии. Это означает, что инвестиции в логистику, по мнению государства, должны исходить, в первую

очередь, от организаций бизнеса, и только потом – из госбюджетов. Для реализации данной идеи на транспорте уже много лет делаются попытки реализации механизма государственно-частного партнерства.

Период развития транспорта в Российской Федерации разбивается два этапа с отличными задачами и мероприятиями. Если на первом этапе (до 2020 года) развитие транспортной системы страны предполагается за счет «узлового роста» транспортных объектов и «ликвидации разрывов» и узких мест транспортных цепей, то на втором этапе (2021–2030 гг.) делается упор на интеграцию участников рынка, комплексность услуг, качество обслуживания и конкурентоспособность транспортно-логистических организаций, а значит непосредственно на использование логистических технологий.

Среди конкретных направлений и задач, решение которых предусматривается Транспортной стратегией с использованием логистики, можно отметить следующие:

1. Развитие логистических товарораспределительных центров на основных направлениях перевозок и в транспортных стыках, в том числе создание терминально-логистических центров на пересечении крупных водных и наземных магистралей, в железнодорожных узлах, речных портах, и в целом формирование интегрированной системы логистических центров (парков) как основы современной товаропроводящей сети. При формировании и развитии единой сети используется транспортно-экономический баланс страны, учитываются перспективные грузопотоки и оптимальные решения.

2. Разработка и внедрение инновационных интеллектуальных транспортных систем, с применением глобальных навигационных систем ГЛОНАСС, реализующих высокоэффективные транспортно-логистические технологии, обеспечивающие повышение качества транспортных услуг в области грузовых перевозок. Создание единых информационных сервисов взаимодействия транспортных, логистических, экспедиторских, таможенных и других государственных контрольных органов. Мотивирование использования транспортными предприятиями комплексных транспортно-логистических технологий и интеллектуальных управляющих систем в технологиях доставки «от двери до двери» и «точно в срок», и в логистических парках.

3. Создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг в сфере грузовых перевозок. (Это отвечает тенденции развития мирового рынка. В России же традиционно изучаются рынки исключительно транспортных услуг.) Повышение конкурентоспособности российских транспортно-логистических компаний (провайдеров 3PL и 4PL) на международном рынке транспортных услуг. Решение данной задачи проводится путем стимулирования конкуренции и мотивирования транспортных предприятий модернизации и систематическому повышению доступности и качества транспортно-логистических услуг.

4. Совершенствование правовых основ развития транспортно-логистической деятельности в стране. Внедрение информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, необходимых для высокоэффективных логистических технологий на транспорте. Введение электронного

документооборота и оформления документов по принципу «одного окна» в транспортно-логистическом сегменте рынка.

5. Развитие инфраструктуры мультимодальных логистических центров для контейнерных перевозок, в том числе для малого и среднего бизнеса.

6. Создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок. Переход от стадии развития сетевой инфраструктуры транспортных коридоров и отдельных транспортно-логистических центров к их технологической интеграции. Господдержка создания крупной национальной транспортно-логистической компании, оперирующей на международных транспортных коридорах, конкурентоспособной с мировыми компаниями. [2]

Развитие транспортной системы России сегодня ограничивается недостаточностью развития логистической инфраструктуры, несовершенством государственного регулирования рынка транспортно-логистических услуг (теневой рынок автомобильных перевозок), несоординированностью государственной политики в смежных сферах (транспорт, логистика, землепользование, градостроительство).

Критики транспортной стратегии указывают на ее популистский характер, подмену государственных программ рыночными механизмами, недостижимость поставленных задач и отсутствие способов оценки результативности. Стратегия не учитывает реальных условий, в том числе кризисную ситуацию в мировой экономике, невозможность привлечения частных инвестиций, фактическую деградацию транспортной инфраструктуры, большой уровень бюрократизма и коррупции в отрасли, отсутствие сотрудничества разных видов транспорта.

Транспортная стратегия не содержит управленческих регламентов для ее реализации, ей присуща определенная бессистемность, некомплексность. Это выражается, например, в неверной расстановке приоритетов, в сырьевой направленности перевозок и игнорировании отдельных подотраслей транспорта и отдельных групп пользователей. [6, С.87]

Реализация стратегии в комплексе и в запланированные сроки возможна только при фактическом отсутствии финансовых ограничений. Фактически наблюдается иная ситуация – отсутствие средств в бюджете, вызванное экономическими кризисами 2008 года и 2014 года, перечеркнуло реализацию транспортных программ.

Экономические проблемы 2014–2015 гг. негативно сказались, в первую очередь, на положении автомобильных и авиационных перевозчиков. В текущих прогнозах экспертов–экономистов видится затяжной (4–5 лет) характер кризиса, сопровождаемый снижением финансирования дорожного строительства, сокращением и ликвидацией многих мелких и средних транспортных компаний, изменением структуры транспортно-логистического рынка с перетоком грузов на более дешевые виды транспорта.

Считается, что Российская Федерация существенно запаздывает в развитии международных и внутренних транспортных коридоров, терминальных ло-

гистических комплексов, логистических центров, логистических кластеров и логистических «деревень». Отставание особенно заметно на фоне тенденции интеграции транспортных и логистических операторов на мировом транспортно-логистическом рынке.

Слабость государственной политики в области развития транспорта в середине 1990-х годов обусловили появление научных проектов по созданию транспортно-логистической системы страны – от регионального к федеральному уровню. В эти годы в нескольких регионах России начали разрабатывать научные проекты и программы по формированию региональных систем управления грузопотоками, построенных на логистической основе. Такой подход был оправдан особенностями административно-территориального деления страны и локализацией мест концентрации логистических проблем. Первые концепции создания региональных транспортно-логистических систем были инициированы представителями бизнеса и науки и, в основном, решали частные задачи бизнеса с привлечением органов власти. Однако, расстановка приоритетов изменилась, и с середины 2000-х годов, наоборот, инициатива перешла к региональным органам власти, которые реализуя государственную транспортную стратегию, взяли на себя организаторскую функцию и стали активно вовлекать представителей деловых кругов в решение транспортных проблем региона. Приоритетной задачей на данном этапе являлось развитие объектов транспортно-логистической инфраструктуры экономики, создающее основу для развития производственной сферы и торговли.

Следующая рокировка произошла уже в 2011–2012 гг., когда по результатам экономического кризиса 2008 г. произошло изменение долгосрочной государственной экономической политики, что привело к изменению транспортной политики и активизации роли государства в перспективном развитии транспортной системы страны. Изменилась базовая идея развития транспорта – ею теперь стала логистическая интеграция, и на федеральном уровне стала прорабатываться задача объединения новых направлений логистической деятельности в единое приоритетное направление для развития транспортной системы страны.

Таким образом, можно выделить три этапа формирования и развития региональных транспортно-логистических систем в Российской Федерации, исходя из уровня формирования инициатив:

Этап I. Середина 1990-х – начало 2000-х гг. Проекты, исходящие от представителей науки и бизнеса.

Этап II. Середина 2000-х – начало 2010-х гг. Отдельные проекты и целевые программы, инициированные органами власти регионального уровня.

Этап III. Перспективный. Середина 2010-х гг. – 2030-й гг. (предположительно). Логистические инициативы исходят и поддерживаются федеральным уровнем власти.

На первом этапе создания региональных транспортно-логистических систем среди регионов-пионеров были г. Москва и Московская область, Северо-Западный округ, Самарская область, Краснодарский край, Иркутская область и некоторые другие.

Несмотря на обширные научные разработки, на практике авторы концепций столкнулись со значительными трудностями. Пытаясь создать масштабные централизованные и управляемые государством логистические структуры, в реальности получали небольшие посреднические компании, обслуживающие грузопотоки отдельных фирм в отдельных направлениях, испытывающие острую конкуренцию со стороны традиционных участников рынка, фактически неспособные реализовать логистическую концепцию и синтезировать региональную логистическую систему. Эти проблемы объяснялись недостаточной заинтересованностью и ограниченной компетенцией чиновников в сфере логистики, а также низким приоритетом логистики на государственном уровне в то время. Положительный опыт реализации первых логистических подходов получили только Московский и Северо-Западный регионы.

Создание логистических терминальных комплексов в России долгое время тоже носило случайный характер, и было вызвано стремлением субъектов рынка решить частные проблемы бизнеса. Построенные таким способом логистические терминальные центры оказались неэффективны с позиции государства: во-первых, их месторазмещение не увязано с планами развития территорий и транспортных магистралей, во-вторых, ориентация на предоставление ограниченного спектра услуг малому кругу клиентов, в-третьих, финансирование за счет исключительно частных инвесторов. Мировая практика создания региональных центров транспортной логистики показывает, что 40 % инвестиций должен составлять государственный капитал, а 60 % – капитал частных структур.

На втором этапе развития, в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» была поставлена задача создания 72 региональных и межрегиональных терминально-логистических распределительных комплексов в крупных узлах на маршрутах международных транспортных коридоров. Данная задача еще находится в стадии реализации, во многих регионах продолжается строительство логистических комплексов согласно проектам. Финансирование проектов ведется за счет внебюджетных средств – частных инвесторов.

Основной методологический подход, использованный в большинстве концепций, предполагал ведущую роль государства в формировании и развитии транспортно-логистических систем. Здесь развитие региональных транспортно-логистических систем и формирование на их основе федеральной транспортно-логистической системы идет «сверху». Управление системой осуществляется централизованно органами власти региона. В данном подходе государство выступает интегратором участников рынка в единую транспортно-логистическую систему, и посредством специально созданных структур (транспортно-логистических центров) управляет функционированием и развитием логистической системы. Именно этот методологический подход применяется в государственной политике и транспортной стратегии на современном этапе.

Конкретные научно-методические концепции, разработанные в разное время для разных регионов разными авторами в рамках данного подхода, сильно различаются по целевым ориентирам, системе управления, структуре мероприятий, функционалу логистических систем и центров и др. Самые большие

отличия имеет форма, в которую облачается логистическая система: в концепции Северо-западного округа упор делался на формирование информационно-аналитических центров на транспорте и на управленческую логистику, в Самарской области – совокупность грузоперерабатывающих терминалов и централизованный склад, в Московском регионе – рассредоточенные независимые терминальные комплексы.

Проблема и недостаток первого «централизованного» подхода – не отвечает требованиям рыночной экономики. Фактически, создается хороший координационный механизм, создающий связи в логистической системе, но не разрабатывается организационно-экономический механизм, позволяющий реализовать данные связи. Проще говоря, логистическая эффективность системы очень абстрактна и мгновенно сама по себе не возникает, а прямого экономического стимула для всех участников региональной транспортно-логистической системы нет.

Иной методологический подход был предложен иркутскими учеными для формирования региональных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока. Отличительная особенность данного методологического подхода заключена в концепции управления формированием и развитием региональной транспортно-логистической системы, задействующей рыночные механизмы и рыночную свободу всех участников. Концепция предполагает интегрировать логистических посредников путем установления между ними взаимовыгодных партнерских отношений при одновременном обеспечении их заинтересованности в достижении конечной цели функционирования системы – максимальном удовлетворении запросов клиентов в товарах и услугах при минимизации совокупных затрат и максимизации выгод. Экономический интерес партнеров удовлетворяется за счет перераспределения между ними совокупного синергетического эффекта.

Управление региональной транспортно-логистической системой предполагается сделать децентрализованным, через формирование института логистических посредников в подсистеме рыночной инфраструктуры. Прямое государственное вмешательство в деятельность логистической системы и задачи логистического центра ограничиваются надзорными и координационными функциями.

В данном подходе управление логистической системой преследует две цели: во-первых, создание конкурентной среды на основе предоставления всем участникам товародвижения максимальной свободы; во-вторых, экономическая заинтересованность всех участников в достижении целей системы. Формирование конкурентной среды обеспечивается путем создания информационной подсистемы, имитирующей виртуальный рынок, используя современную терминологию, путем организации на региональном уровне логистического провайдера 5PL.

Недостатком второго «рыночного» подхода можно считать сложный непрямой контроль развития транспортно-логистической системы и логистического рынка.

На вопрос, какой же из подходов следует использовать для развития систем транспортно-логистических систем регионального и федерального уровней в перспективе, можно дать классический ответ – ищите «золотую середину».

Заинтересованными сторонами в развитии транспортной логистики являются: федеральные, региональные и муниципальные власти, потенциальные потребители транспортно-логистических услуг, логистические посредники и поставщики транспортно-логистических услуг, инвесторы, девелоперы, население, а также участники логистических систем других стран. Интересы всех сторон требуется учитывать при выборе приоритетов и разработке конкретных проектов в транспортной логистике на региональном и федеральном уровнях.

Несомненно, инициатива должна исходить от государства, расставлять приоритеты в развитии транспортно-логистической системы так же должно государство. У государства есть административный ресурс, которым можно пользоваться для установления основных внутрисистемных и межсистемных взаимодействий (для сотрудничества предприятий разных видов транспорта, межрегиональных связей, между инвесторами для совместной реализации крупных проектов). Однако при этом нужно оставить рыночное поле для игроков регионального рынка транспортной логистики и для их клиентов, создать возможность для самостоятельного управления логистическими затратами и эффектами, при этом проведя интеграцию участников в открытом виртуальном информационном пространстве.

В заключение отметим, что проблема формирования федеральной транспортно-логистической системы и согласованного опережающего и, главное, инновационного развития транспортной системы становится все острее, и для решения проблемы необходимо совместное использование потенциала органов государственного управления, научных институтов и организаций бизнеса. По причине кризисных явлений в российской экономике ожидается дальнейшее замедление развития транспортно-логистической системы страны.

Список использованной литературы

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» / утв. постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года / утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
3. Кородюк И. С. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики: монография / И. С. Кородюк, С. А. Кархова. Иркутск, Изд-во БГУЭП, 2008. 350 с.
4. Прокофьева Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин; под общ. ред. Т. А. Прокофьевой. М.: РКонсульт, 2003. 397 с.
5. Кузменко Ю. Г. Транспортно-логистическая система как субъект социально-экономического развития региона / Ю. Г. Кузменко, Г. М. Грейз, С. В. Калентеев // Известия Уральского государственного экономического университета. 2013. № 2. С. 111–118.

6. Силантьев А. В. Теоретический анализ влияния особенностей транспортно-логистических систем на их формирование и функционирование // Управленец. 2014. № 5 (51). С. 20–23.

7. Якутин Ю. В. Транспорт России – стратегия развития / Ю. В. Якутин // Научные труды Вольного экономического общества России. Т. 183. С. 68–107.