

УДК 656.073

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТЕРМИНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ РОССИИ**



**PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT
OF THE TERMINAL SYSTEM OF ROAD FREIGHT TRANSPORTATION
IN THE INTERNATIONAL TRAFFIC OF RUSSIA**

Кузьмина М.А.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Надирян С.Л.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Ачмиз Ш.М.

Кубанский государственный технологический университет
sofi008008@yandex.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрены перспективы развития терминальной системы в Российской Федерации, возможности развития рынка транзитных услуг путём развития транспортной системы России. Рассмотрена транспортная стратегия развития Российской Федерации.

Ключевые слова: терминал, глобализация, транзит.

Kuzmina M.A.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Nadiryan S.L.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Achmiz Sh.M.

Kuban State Technological University
sofi008008@yandex.ru

Annotation. This article discusses the prospects for the development of the terminal system in the Russian Federation, the possibilities of developing the transit services market through the development of the transport system of Russia. The transport development strategy of the Russian Federation is considered.

Keywords: terminal, globalization, transit.

Глобализация мировой экономики выдвигает на первый план концепцию интегрированной логистики, под которой понимается консолидация участников системы движения товаров в целях обеспечения непрерывности и бесперебойности движения товаров по установленным транспортным коридорам. ЮНКТАД призвал к формированию во всех странах региональных транспортно-распределительных систем и к их последующей интеграции в международные системы.

Транспорт соединяет все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства [1]. Он связывает страну с мировым сообществом, является материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в мирохозяйственную систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения, развития конкурентных преимуществ страны в отношении реализации ее транзитного потенциала. Эффективность развития производства, бизнеса и социальной сферы определяется доступом к безопасным и качественным транспортным услугам.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Транспортная стратегия) одной из основных задач транспортной системы России определена задача обеспечения доступности и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны [2].

Для достижения этой цели предусмотрено значительное количество мероприятий, направленных, в том числе направленные на решение следующих задач:

– доведение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» до уровня лучших мировых достижений;

– снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети до уровня мировых показателей;

– мотивирование использования инновационных логистических товаротранспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов, в том числе с использованием логистических парков.

Очевидно, что достижение заданной цели и успешное выполнение запланированных мероприятий зависит от развития транспортной инфраструктуры страны, так и от развития логистической сети Российской Федерации, основными элементами которой должны стать логистические (транспортно-логистические) центры.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Следовательно, одним из ключевых элементов в развитии мировой экономики становится совершенствование транспортных систем и реализация транспортного потенциала целого ряда ранее не задействованных территорий. Интеграция транспортного комплекса нашей страны в мировую транспортную систему – часть единого процесса интеграции России в мировую экономику [3].

Государственный совет Российской Федерации одобрил в 2003 году концепцию транспортных коридоров как основу пространственной модели развития инфраструктуры России, в 2005 году принята подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» [4]. Панъевропейские международные транспортные коридоры должны улучшить инфраструктурные решения стран центральной и восточной Европы. Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

Основной проблемой российских транспортных систем сегодня становится несоответствие инфраструктуры современным концепциям грузоперевозок. Нет надежных поставщиков логистических услуг, услуги существующих терминалов не соответствуют современным требованиям, как по критериям качества, так и ассортимента; несовершенна законодательная база. Недостаток современных терминалов существует не только в регионах, но и в крупных городах и столице России. Развитие транспортной инфраструктуры является не только неотъемлемым условием развития отечественного рынка транспортных услуг.

Именно Россия должна связать мировые центры (Северо-американский, Европейский и Восточно-азиатский) развитыми и современными транспортными коридорами, находясь в выгодном для этого географическом положении.

Рассматривая путь грузов по России, можно отметить, что 60 % всех экспортно-импортных грузов проходит через Московский транспортный узел, 80 % всех контейнерных перевозок страны проходит через столицу [3].

Около 40 % грузопотока, прибывающего в Москву, приходится на железную дорогу: ежедневно в Москву прибывает до 1500 вагонов и столько же отправляется из Москвы. 20 % из них содержат транзитные грузы. Большую часть прибывающих грузов – 60 % – составляют строительные материалы, остальное приходится на промышленные товары, продукты, сборные грузы, нефтепродукты и химикаты; из Москвы отправляются промышленные товары (40 %), а также продукты, сборные грузы, металл и оборудование [3].

Сегодня в черте Москвы расположено 36 грузовых станций, из них 9 работают с контейнерами, 20 – предоставляют складские услуги, 12 – работают с тяжеловесными и длинномерными грузами. 25 станций предоставляют возможность отправить один вагон или еще более мелкую партию груза, на 13 есть инфраструктура для выгрузки сыпучих грузов. 10 станций являются универсальными – на них присутствует весь спектр операций [3].

По экспертной оценке, на авиацию приходится примерно 5 % грузопотока, прибывающего в Москву. Однако при оценке стоимости грузов доля авиатранспорта вы-

растает до 15 %. В основном самолетом доставляются дорогие грузы: ноутбуки, мобильные телефоны и т.д. Кроме того, авиатранспорт перевозит скоропортящиеся грузы и требующие соблюдения температурного режима: цветы, вакцины, фармацевтику, косметику.

В основном московские аэропорты обслуживают транзитные грузы. Так, например, на линии Франкфурт-на-Майне – Москва-Сеул только 10 % грузов предназначены для России, в обратном же направлении 75 % грузов оседает в Москве [3].

Перспективным для России является создание МТК «Восток-Запад» – важнейшего транспортного коридора, который мог бы соединить Европу с Японией [5]. В России имеются все необходимые условия для этого: густая сеть железной дороги, разветвленная система автомобильных магистралей, наличие густой сетки судоходных рек.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами) [6]. Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритmicности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

- развитие нормативно-правовой базы в сфере оказания транспортных услуг (безопасность, экологичность, качество транспортных услуг, развитие методов государственного регулирования рынка) [6]. При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы мониторинга и управления, контроля и надзора на транспорте;

- развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок, в том числе на железнодорожном транспорте, а также в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования; развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего коммерческую скорость и надежность);

- достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества транспортных услуг.

Важнейшим стратегическим направлением развития транспортной системы является сбалансированное опережающее развитие инфраструктуры транспорта. Реализация этого направления означает согласованное комплексное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры на основе построения транспортно-экономического баланса, развития системы статистического учета, использования математических методов прогнозирования и моделирования для исследования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, динамики грузовой базы, а также анализа вариантов развития транспортной системы [6].

Предусматривается создание стабильной транспортной инфраструктуры с гарантированными нормативными потребительскими характеристиками, обеспечивающими возможность развития транспортными предприятиями парков современных транспортных средств и применения высокоэффективных транспортных технологий.

Значимую роль в реализации Транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов государственного регулирования и управления, развития механизмов проектного управления [6]. Важную роль в этом направлении будет играть создание комплексной системы государственного стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В пользу евразийского транзита играет сосредоточение основных промышленно-индустриальных производств в северо-западных и центральных провинциях Китая. То есть, транспортировка производимой продукции до морских портов, располагающихся в Китае преимущественно в восточных районах, требует дополнительных временных затрат, составляющих срок до 16 дней [3]. Наряду с существующей перегру-

женностью железнодорожной и портовой инфраструктуры на Востоке Китая, это создает предпосылки для переориентации грузопотоков на перевозки через территорию ЕАЭС. В долгосрочной перспективе, для сохранения дальнейшего роста транзитного контейнеропотока потребуется снижение тарифа на перевозку по территории ЕАЭС. Перед ЕАЭС стоит задача максимально быстро задействовать транзитный потенциал и стать ключевым игроком на рынке транзитных перевозок. По мере формирования маршрутов, повышения их конкурентоспособности, привлечения новых грузоотправителей в лице крупных производственных компаний позволит по мере увеличения объемов транзитных перевозок снизить стоимость самой перевозки.

Таким образом, анализ подтверждает, что альтернатива в виде сухопутных перевозок по территории ЕАЭС и могла бы высвободить, при конкурентных ценах, значительные провозные способности (несколько миллионов TEU), на многих маршрутах между Европой и Азией. Единственным имеющим значение экономическим барьером для развития альтернативы наземных перевозок является цена этих услуг, которая в два и более раз превышает цену на контейнерные перевозки морем, где тарифы находятся на более низком уровне.

Литература

1. Стратегический и инновационный менеджмент на автомобильном транспорте / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2021. – 324 с.
2. Оценка эффективности международных перевозок в транспортно-логистических системах региона. Монография / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2021. – 180 с.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – URL : <http://www.scrf.gov.ru/>
4. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов [Электронный ресурс]. – URL : <https://docs.cntd.ru/>
5. Грузовые мультимодальные терминалы [Электронный ресурс]. – URL : <https://spravochnick.ru>
6. Международные транспортные коридоры России. Процесс формирования и этапы развития международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. – URL : <https://autogear.ru/>

References

1. Strategic and innovative management in automobile transport / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2021. – 324 p.
2. Evaluation of the effectiveness of international transportation in the transport and logistics systems of the region. Monograph / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2021. – 180 p.
3. Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 [Electronic resource]. – URL : <http://www.scrf.gov.ru/>
4. Electronic Fund of Legal and regulatory and technical documents [Electronic resource]. – URL : <https://docs.cntd.ru/>
5. Cargo multimodal terminals [Electronic resource]. – URL : <https://spravochnick.ru>
6. International transport corridors of Russia. The process of formation and stages of development of international transport corridors [Electronic resource]. – URL : <https://autogear.ru/>