

Научная статья

Original article

УДК 164.07

doi: 10.55186/2413046X_2022_7_9_525

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ
ЦЕПЕЙ В ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНАХ РОССИИ В НОВЫХ
РЕАЛИЯХ**

**IMPROVEMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS CHAINS IN THE
BORDER REGIONS OF RUSSIA IN THE NEW REALITIES**



Окорокова Юлия Александровна, аспирант, Воронежский филиал РЭУ им. Г.В. Плеханова, E-mail: jullismol@mail.ru

Okorokova Yulia Aleksandrovna, postgraduate student, Voronezh Branch of Plekhanov Russian University of Economics, E-mail: jullismol@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрена текущая ситуация в транспортно-логистической системе России. Также рассмотрены принципы влияния внешних факторов на развитие транспортно-логистической системы в приграничных регионах России. Внешние факторы оказывают негативное влияние на развитие транспортно-логистических цепей в России. Важное значение транспортно-логистическая система имеет для приграничных регионов, так как развитый логистический комплекс является для них источником конкурентного преимущества. Близость границы, таможенная инфраструктура дает возможность создать в регионе развитую логистическую инфраструктуру. Новая транспортно-логистическая реальность влияет и на работу российских экспортеров продукции. Пока им удастся сохранять запланированные объемы поставок, но ситуацию осложняют рост ставок фрахта, дефицит подвижного состава и высокая

нагрузка на портовую инфраструктуру. В качестве примера приграничного региона в статье представлен анализ Смоленской области и ее потребность в совершенствовании логистической системы. Смоленский регион имеет уникальное транспортно-географическое положение – регион граничит как со столичной агломерацией, так и с Республикой Беларусь, что позволяет иметь выход к европейским странам. Основная цель – рассмотреть, проанализировать транспортно-логистические цепи в современных условиях, а также доказать необходимость развития и совершенствования транспортной логистики в приграничных регионах России.

Abstract. The article considers the current situation in the transport and logistics system of Russia. The principles of the influence of external factors on the development of the transport and logistics system in the border regions of Russia are also considered. External factors have a negative impact on the development of transport and logistics chains in Russia. The transport and logistics system is of great importance for the border regions, since a developed logistics complex is a source of competitive advantage for them. The proximity of the border, customs infrastructure makes it possible to create a developed logistics infrastructure in the region. The new transport and logistics reality also affects the work of Russian exporters of products. So far, they have managed to maintain the planned volumes of supplies. But the situation is complicated by rising freight rates, a shortage of rolling stock and a high load on the port infrastructure. As an example of a border region, the analysis of the Smolensk region and its need to improve the logistics system is presented. The Smolensk region has a unique transport and geographical location - the region borders both the metropolitan agglomeration and the Republic of Belarus, which allows it to have access to European countries. The main goal is to consider and analyze transport and logistics chains in modern conditions, as well as to prove the need for the development and improvement of transport logistics in the border regions of Russia.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, транспортная логистика, транспортно-логистические цепочки, транспортно-логистическая система, развитие приграничного региона России

Keywords: logistics, logistics system, transport logistics, transport and logistics chains, transport and logistics system, development of the Russian border region

Глобальные изменения современного мира активно влияют на экономическое развитие всех стран. Сначала пандемия COVID-19, затем спецоперация на Украине нанесли серьезный урон национальной экономике и вызвала глубокую и затяжную рецессию в России. Пандемия показала, что продавцы должны всегда быть готовыми к неожиданным рискам, а также к нарушениям и изменениям цепочек поставки товаров за рубеж [1]. Логистика является отраслью, в которой влияние кризиса проявляется достаточно сильно. Проблема заключается в том, что, во взаимодействии России с европейскими и другими странами в последний период времени наблюдаются большие изменения на фоне последовавших волн санкций, которые затронули практически все отрасли российской экономики. В настоящее время эта проблема становится особенно актуальной для регионов приграничья.

Внешние факторы оказывают негативное влияние на развитие транспортно-логистических цепей в России. К ним можно отнести:

- отказ в работе основных европейских портов с российскими грузами;
- сокращение авиаперевозок из-за блокирования воздушного пространства для авиакомпаний России;
- задержка и приостановление сотрудничества российской железной дороги с европейскими представителями данной отрасли.

Таким образом, из-за перечисленных выше факторов возникает кризис в транспортной отрасли: имеется отрицательный эффект на поставку иностранных товаров, существование прежних транспортных коридоров оказалось невозможно, увеличиваются затраты на транспортировку импортных товаров, как следствие, наблюдается сокращение численности персонала и заработной платы работников транспортно-логистической сферы.

Автоперевозки находятся в менее плачевном состоянии, но только потому, что данный вид транспортировки может быстро переориентироваться и перестроится под новые условия.

Проанализируем влияние санкций на транспортно-логистическую структуру России, представив данные в таблице.

Таблица 1. Влияние санкций на развитие транспортных перевозок в России

Вид перевозок	Современное состояние*	Последствия	Прогноз
Водная транспортировка	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение перевозок на Северо-Западном направлении на 68% • Южное направление – падение на 38% • Дальневосточное направление – увеличение на 6-60% (в зависимости от порта) 	С 01.01.2022 г. снижение импорта более чем 30%	Итоговое снижение импорта на 5-10%. Переориентирование на порты Дальнего Востока (около 80% от импорта)
Железнодорожная транспортировка	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение погрузки экспортных грузов на 11,3% (по сравнению с 2021 г.) • Снижение экспортных грузоперевозок на 3% 	Продолжение снижения погрузки грузов более чем на 10%. Падение спроса на вагоны	Итоговое снижение погрузки грузов в 2022 г. около 5%. Увеличение ставки аренды полувагона на 30%
Автоперевозки	<ul style="list-style-type: none"> • Вступление в силу Указа Президента № 681 от 29.09.2022г. о запрете на осуществление перевозок иностранными транспортными средствами • Повышение стоимости перевозок 	Повышение спроса на грузовые автомобили, зарегистрированные на территории РФ	Снижение количества перевозок на 30%

* Анализ по состоянию на 01.09.2022г. по данным Росстата

Рассмотрим и проанализируем представленные в таблице данные, по которым можно сделать вывод о том, что последствия введенных санкций для транспортно-логистических цепей России состоят в следующем:

- ухудшение финансового состояния страны;
- ненужность прежних логистических схем движения товаров из-за границы;
- ограничения в информационной сфере;
- перемещение грузопотоков на дальневосточные направления;
- увеличение продолжительности и стоимости доставки грузов;
- усложнение документационного оборота при транспортировке иностранных грузов;
- снижение внешнеэкономических связей с иностранными партнерами, отказ от совместного сотрудничества.

Для расширения и увеличения грузоперевозок с использованием железнодорожного транспорта, необходимо в скором времени закончить строительные работы по МТК «Север-Юг» (Северная Европа – Мумбаи). Данный путь в новых условиях даст дополнительную возможность в транспортно-логистическом с такими странами как Азербайджан, Иран, Индия [2].

При затягивании общемировой антироссийской политики проблема транспортно-логистических цепей будет требовать окончательной трансформации [3].

Согласно стратегии пространственного развития РФ особая роль отводится приграничным областям для раскрытия их транзитного потенциала и, как следствие, социально-экономического развития. Для приграничных регионов важное значение имеет транспортно-логистическая система, так как развитый логистический комплекс является для них источником конкурентного преимущества. Близость границы, таможенная инфраструктура дает возможность создать в регионе развитую

логистическую инфраструктуру. Наличие объектов транспортно-логистической инфраструктуры является локомотивом региональной экономики, источником формирования бюджета, аккумуляции инвестиций и воспроизводства рабочей силы [4].

В настоящее время Российская Федерация стремится к более тесному экономическому и политическому взаимодействию с дружественными приграничными территориями, возрастают темпы интеграционных процессов. При этом отсталость логистической инфраструктуры, особенно её транспортной составляющей, мешает России и приграничным регионам и сдерживает их развитие. В связи с новыми условиями создаются новые транспортно-логистические цепи, которые влияют на удорожание итоговой цены товара. На сегодняшний день товары из Европы поступают до российского потребителя по схеме:



Данный так называемый «транзитный коридор» заменил существующую логистическую цепь товаров из Европы через Прибалтийские страны, Польшу и Республику Беларусь. Восточное направление остается наиболее значимым для российских потребителей. Большая часть товаров и сырья на российский рынок поступает из Китая. Современная транспортно-логистическая цепь данных товаров проходит либо напрямую через Дальний Восток, либо через Казахстан. Но, так как альтернативные коридоры на сегодняшний момент закрыты, то перевозчиками приходится буквально «втискиваться» в единственные на сегодняшний день пункты пропуска. Все это также сказывается на времени и цене доставки товаров из Китая и Европы.

В отличие от внешней транспортно-логистической ситуации, внутри России изменений по транспортировке грузов пока не наблюдается. В некоторых позициях виден небольшой рост внутренних транспортных потоков. Также, в рамках программы импортозамещения и принятия Указа Президента РФ о запрете осуществления транспортировки грузов иностранными автомобилями, в ближайшем будущем будет наблюдаться активный рост и спрос на внутренние транспортные перевозки по всем направлениям нашей страны. Кроме этого, возникнет необходимость в дополнительных СВХ, особенно на приграничных территориях.

Новая транспортно-логистическая реальность влияет и на работу российских экспортеров продукции. Товары российского производства продолжают пользоваться спросом, но из-за искусственно-созданных барьеров беспрепятственно их поставлять невозможно. На данный момент экспортерам удается избежать срывов поставок в согласованных объемах, но это усложняют возрастание ставок фрахта, нехватка подвижного состава и большая загруженность портовой инфраструктуры. Для того, чтобы не нарушать договоренности по внешним контрактам, российские экспортеры в срочном порядке переводят транспортировку грузов на железную дорогу, что также создает дефицит железнодорожных составов. Помимо всего этого, негативным фактором служит более длительное прохождение товаров на границе (более 5 дней), что также сказывается и на сроках доставки, и на конечной стоимости.

Таким образом, из-за прямой зависимости социально-экономического развития приграничных территорий России от транспортно-логистической системы, мы видим, что данные проблемы окажут существенное влияние на формирование потенциала приграничных регионов. Важным фактором развития региона и восстановления его экономики от кризисных явлений становится транспортно-логистическая инфраструктура, которая позволит существенным образом улучшить ситуацию с логистикой грузов в приграничном регионе в сфере товарообмена с другими регионами

Российской Федерации и поставки импортных грузов, а также развития экспортного потенциала производителей региона.

Транспортно-логистическая инфраструктура дает возможность регионам в условиях приграничья эффективно применить свои транзитные региональные возможности. При этом, для достижения целей пространственного федерального развития актуальной задачей является решение проблемы инфраструктурных ограничений в социально-экономическом поступательном развитии территорий [5].

В качестве примера влияния транспортно-логистической системы на развитие приграничного региона рассмотрим Смоленскую область.

Расположение Смоленской области имеет выгодное транспортно-географическое положение, так как она располагается между столицей России и Республикой Беларусь. Данное расположение ей позволяет иметь транспортные коридоры страны Западной Европы. Смоленская область расположена на пересечении крупных транспортных путей, по ее территории проходят два транспортных коридора – часть Панъевропейского транспортного коридора, связывающего с востока на запад Центральную Россию с государствами Европейского союза. В южном направлении регион пересекается транспортным коридором «Север-Юг». По территории Смоленской области пройдет автомагистраль от Шанхая до Гамбурга. Транспортная система региона представлена развитой сетью железнодорожных и автомобильных магистралей, имеются мощные современные логистические комплексы с хорошими подъездными путями и сортировочные узлы. На территории Смоленской области ведут свою работу 8 таможенных постов и 6 таможенно-логистических терминалов с общей пропускной способностью свыше 2,2 тыс. машиномест [6].

На социально-экономическое развитие и инвестиционный потенциал Смоленского региона значительное влияние оказывает транспортная логистика. Данные Росстата по итогам 2021 г. показывают, что на долю отрасли «Транспортировка и хранение» в данном регионе приходилось более

10% валовой добавленной стоимости. Объем перевезенных грузов в январе-июле 2022 года составил 3348,6 тыс. тонн, что на 2,3% выше предыдущего периода. В 2021 году наблюдается рост инвестиций в сферу транспортной логистики. Данные обстоятельства позволяют многим предпринимателям, деятельность которых связана с транспортной логистикой, расширять и модернизировать свой бизнес. Это дает региону дополнительные рабочие места, выплаты в бюджет и привлечение дополнительных инвестиций. Таким образом, смоленские транспортные предприятия обладают объемной транспортной инфраструктурой, что позволяет им быть более конкурентоспособными и занимать лидирующие позиции в стране.

Кроме этого, развитие транспортной логистики и приграничная расположенность Смоленской области влияет на повышение внешнеторгового оборота. Динамика внешней торговли Смоленского региона за последние 10 лет представлена на рисунке 1.

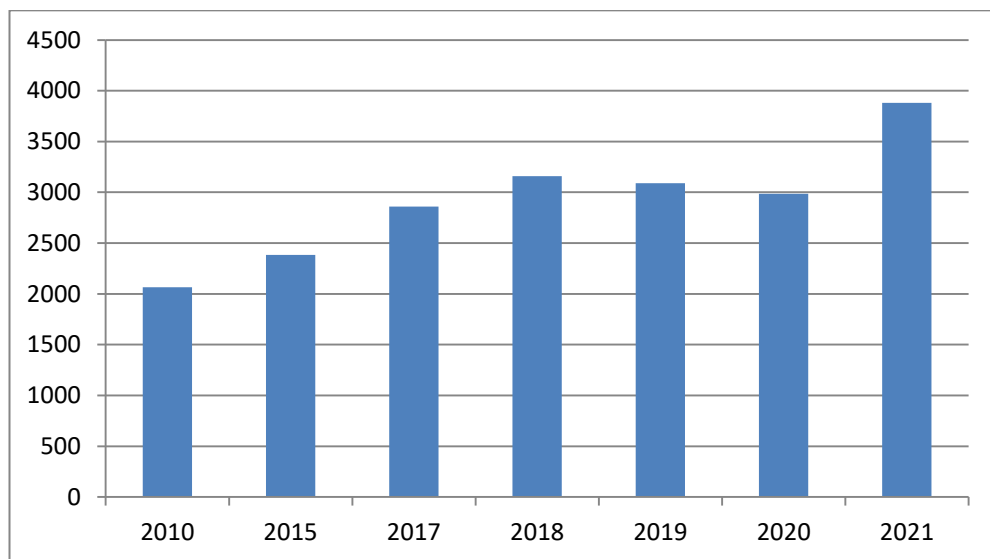


Рисунок 1. Динамика оборота внешней торговли*

*По данным Росстата за 2010-2021 гг.

Внешнеторговый оборот Смоленского региона по итогам 2021 года составил 3879,3 млн.долл, из них на импорт приходится 61,6% от общей доли, на экспорт – 38,4%. По сравнению с предыдущим 2020 годом внешнеторговый оборот на территории Смоленской области увеличился на 29,9%, при этом импорт повысился на 20,6%, экспорт на 48,3%.

Основными торговыми партнерами Смоленского региона на протяжении десятилетий выступали страны дальнего зарубежья, такие как Польша, Германия, Венгрия, Голландия и др., а также страны СНГ, такие как Республика Беларусь, Казахстан, Узбекистан и др. Структура и динамика внешнеторгового оборота по странам дальнего зарубежья и СНГ представлена на рисунке 2 и 3.

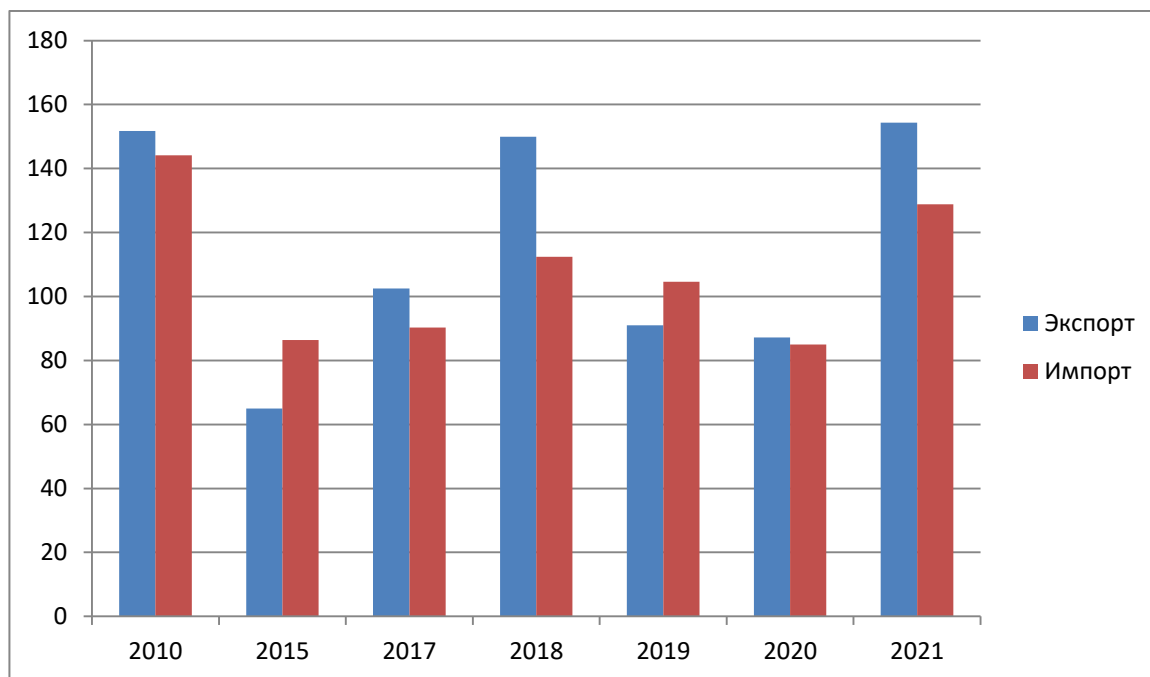


Рисунок 2. Структура и динамика внешнеторгового оборота по странам дальнего зарубежья за период 2010-2021 гг. *

*По данным Росстата за 2010-2021 гг.

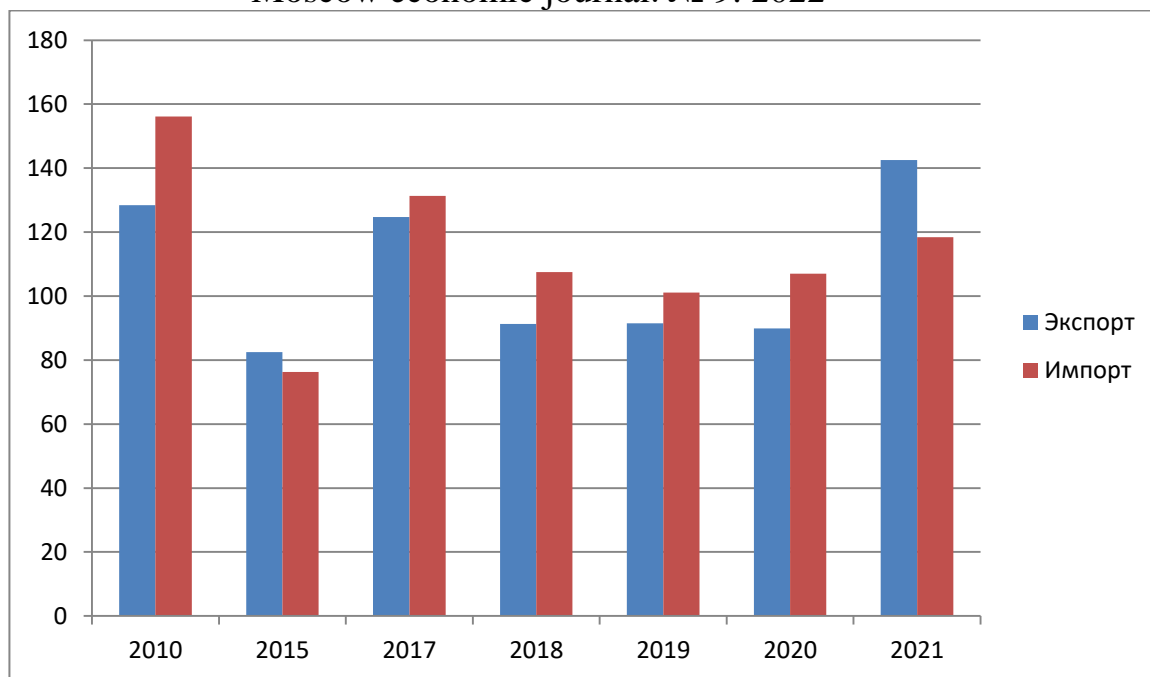


Рисунок 3. Структура и динамика внешнеторгового оборота по странам СНГ за период 2010-2021 гг. *

*По данным Росстата за 2010-2021 гг.

Большая доля в экспорте товаров принадлежит странам дальнего зарубежья, а именно 50,8% от общей суммы. На страны СНГ приходится менее 50%. На территории Смоленской области в 2021 году большая доля импортных товаров составила из стран СНГ (77% от общего числа), соответственно на импортные товары из стран дальнего зарубежья пришлось менее 30%.

Рассматривая товарную структуру внешнеторгового оборота, в 2021 году на территории Смоленской области, видно, что большую часть экспорта составляют товары химической промышленности, каучук (28,3% от общего количества) и продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (23,2% от общего количества). В качестве импортных товаров большая часть принадлежит машинам, оборудованию и транспортным средствам (27,9% от общего числа), а также продовольственным товарам (23,5% от общего количества).

Таким образом, это доказывает то, что Смоленский регион ведет активную внешнеторговую политику в разных направлениях, что

способствует потребности региона в развитии и совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры.

В сентябре 2022 года указом Президента РФ № 681 были введены ответные меры негативной политики в отношении нашей страны от недружественных стран. А именно, в соответствии с данным указом запрещается транспортировка грузов иностранными автомобилями. Учитывая то, что множество грузов, которые не находятся под запретом на ввоз и вывоз в нашу страну перемещаются с помощью иностранных грузоперевозчиков, можно сделать вывод об еще большем ухудшении ситуации в транспортно-логистической системе страны. Данные меры приведут к увеличению сроков поставок и удорожанию стоимости перевозок. В следствие этого, для решения данной проблемы необходимо:

- увеличить количество фур, зарегистрированных на территории РФ;
- модернизировать процедуру таможенного транзита и перецепку груза;
- открыть дополнительные терминально-логистические центры в приграничных регионах;
- разработать новые логистические маршруты по направлениям Казахстана, Узбекистана, Азербайджана, Турции, Грузии.

Данные меры позволят повысить транспортно-логистический потенциал приграничных регионов.

Подводя итог, можно констатировать, что современная ситуация в мире: антироссийские санкции, война на Украине и другие мировые экономические колебания повлияли на развитие транспортной логистики в России, в особенности в приграничных регионах страны. Несмотря на негативные последствия данная ситуация способствует и модернизации всей логистической системы в стране, поиску новых направлений в торговле и передвижению грузов, совершенствованию старых и созданию новых

логистических цепей поставки грузов, а также как следствие - развитие инфраструктуры приграничных областей нашей страны. Влияние развития транспортной логистики на приграничные регионы России очевидно. Так как это дает региону преимущества в развитии на своих территориях транспортно-логистических предприятий, кластеров, создание рабочих мест, привлекательность для инвестирования. Также это повышает внешнеторговый потенциал региона, внедрение новых транспортно-логистических цепочек.

Список источников

1. Федорова, Н.В., Букатова, А.Д., Петрова, В.В. Изменение логистики завоза товаров в период пандемии // Логистические системы в глобальной экономике. 2021. № 11. С. 310-312.
2. Якунин, В.И. Транспортная логистика и глобальный транзит – основной драйвер развития евро-азиатской транспортной системы // Вестник казахской академии транспорта и коммуникации им. М.Тынышпаева. 2013. № 6(85). С. 13-16.
3. Милёшкина, Ю.И., Иванова, Т.Д., Лахметкина Н.Ю. Трансформация транспортно-логистических цепей. Кризис или новые возможности? // Молодой ученый. 2022. № 23 (418). С. 553-554.
4. Макаров, Е.И. Механизмы пространственного развития транспортно-логистической инфраструктуры транзитного региона // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2019. Т.16. № 12. С. 44-52.
5. Ковалева Л.Ф. Информационное обеспечение логистических процессов // Менеджмент и логистика: теория, практика: сборник материалов Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. 2019. С. 124-128.
6. Миркина, О.Н. Формирование транспортно-логистического комплекса региона // Логистические системы в глобальной экономике. 2021. № 11. С. 235-237.

References

1. Fedorova, N.V., Bukatova, A.D., Petrova, V.V. Izmenenie logistiki zavoza tovarov v period pandemii // Logisticheskie sistemy` v global`noj e`konomie. 2021. № 11. S. 310-312.
2. Yakunin, V.I. Transportnaya logistika i global`ny`j tranzit – osnovnoj drajver razvitiya evro-aziatskoj transportnoj sistemy` // Vestnik kazaxskoj akademii transporta i kommunikacii im. M.Ty`ny`shpaeva. 2013. № 6(85). S. 13-16.
3. Milyoshkina, Yu.I., Ivanova, T.D., Laxmetkina N.Yu. Transformaciya transportno-logisticheskix cepej. Krizis ili novy`e vozmozhnosti? // Molodoj ucheny`j. 2022. № 23 (418). S. 553-554.
4. Makarov, E.I. Mexanizmy` prostranstvennogo razvitiya transportno-logisticheskoy infrastruktury` tranzitnogo regiona // FE`S: Finansy`. E`konomika. Strategiya. 2019. T.16. № 12. S. 44-52.
5. Kovaleva L.F. Informacionnoe obespechenie logisticheskix processov // Menedzhment i logistika: teoriya, praktika: sbornik materialov Vserossijskoj (nacional`noj) nauchno-prakticheskoy konferencii. 2019. S. 124-128.
6. Mirkina, O.N. Formirovanie transportno-logisticheskogo kompleksa regiona // Logisticheskie sistemy` v global`noj e`konomie. 2021. № 11. S. 235-237.

Для цитирования: Окорокова Ю.А. Совершенствование транспортно-логистических цепей в приграничных регионах России в новых реалиях // Московский экономический журнал. 2022. № 9.

URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-9-2022-29/>

© Окорокова Ю.А., 2022. Московский экономический журнал, 2022, № 9.