

УДК 656.064

*П. В. КУРЕНКОВ, д-р экон. наук, профессор, И. В. СЕРЯПОВА, канд. экон. наук, доцент*

*Самарский государственный университет путей сообщения (СамГУПС)*

*Н. В. КУРГАНОВА*

*Российский университет транспорта (МИИТ)*

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ**

Рассмотрен вопрос «отторжения» России из всемирных рынков, что, в свою очередь, провоцирует непредсказуемые и необратимые последствия для всех стран. Говорится о переориентации на страны, которые ранее не входили в зону торговых интересов России, а также о необходимости развития в России внутренних водных путей (ВВП). Раскрыта необходимость создания и развития тримодальных логистических центров, что позволит совершенствовать управление грузопотоками и формировать новые логистические цепочки с участием водного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Перед Правительством РФ в результате «удаления» России из всемирной экономики встала задача переориентации на государства Азиатского региона, а также регионы Латинской Америки и Африки взамен Европейских. Данная переориентация позволит сформировать новые транспортные блоки и новые цепочки поставок, включая морские и внутренние водные пути в новые структуры, распределяя глобальные заказы на перевозки исключая из них США, Японию и ЕС.

Естественно, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры остро стоит перед Правительством Российской Федерации. «Удалить» Россию из всемирного рынка легко и просто не получается, если учесть, что внешнеторговый оборот на 2021 год был 789 млрд долларов, несмотря на пандемию. В свою очередь «удаление» России может спровоцировать непредсказуемые и необратимые последствия для всех участников международного рынка. И санкции, выдвинутые против любого государства, вносят корректировки в экономики других стран, и не всегда позитивные, что мы и наблюдаем на мировом рынке.

Логистическим транспортным системам грозят определенные риски: увеличение количества санкций в отсутствии правовых оснований; непредсказуемая и нестабильная ситуация во всем мире, непредвиденный рост волатильности на мировом рынке, нехватка инфраструктурных и погрузочно-разгрузочных мощностей [1]. В результате увеличивается количество «брошенных поездов»,

следствием чего станет разрыв цепей причинно-следственных связей, что приведет к асинхронизации пропускной способности инфраструктуры, повышению и непостоянству ставок, сокращению прибыли, прекращению или снижению количества международных операций, увеличению страховых платежей.

Основными направлениями развития для России в условиях санкций НАТО будут изменения в области создания новых маршрутов в восточном направлении. Своевременно сформирован и рассчитан до 2030 г. комплекс мероприятий с финансированием, превышающим 4,5 триллиона рублей.

По самым пессимистическим ожиданиям годовой грузопоток в северо-южном направлении увеличится к 2030 г. приблизительно в 1,5 раза к 2021 г. и составит около 32,5 млн тонн, в Черноморско-Азовском направлении – почти в 0,7 раз – 300 млн тонн, в направлении на Восток – в 0,25 раз и дойдет до 350 млн тонн. Как отмечает министр Чекунов А. О., единственным выходом с вывозом увеличившихся объемов экспорта из России на Восток может стать Большой Северный морской путь (БСМП), то есть создание нового Арктико-Дальневосточного логистического транспортного коридора, но это возможно при условии исполнения планов по строительству ледоколов и судов ледового класса, аварийно-спасательной, гидрометеорологической и другой инфраструктуры. Данная транспортная артерия также будет способствовать развитию дополнительного промышленного освоения Арктики, Сибири и Дальнего Востока. Необходимо продление временных правил, введенных от 01.06.2022 г., о гарантии вывоза и низкомаржинальных грузах [2]. Предполагаемые расходы – около 2 трлн рублей, учитывая расходы на уже утвержденные мероприятия в размере чуть менее 600 млрд рублей. Мероприятия рассчитаны до 2035 года, из них внебюджетные инвестиции составят около 22 трлн рублей. Несложно подсчитать, что на один рубль бюджетных денег будет привлечено двенадцать рублей от частных предпринимателей.

Остро стоит вопрос объединения мероприятий, оказывающих воздействие на БСМП, в один проект, для межведомственной координации и качественно-управления. Предполагаемый грузопоток по пессимистическому сценарию составит 120 млн тонн плюс 30 млн тонн транзита, идущего из Китая в Европу и, к сожалению, не дающего добавленной стоимости. Однако эти суда нуждаются в связи, навигации, обслуживании, ремонте, перегрузке грузов, гарантии безопасности, что и может быть предоставлено БСМП.

Внешнеторговые и внутренние грузопотоки доставляются методом использования смешанных цепей поставок. Соответственно, внешние водные перевозки должны развиваться одновременно с внутренними и железнодорожными, имеющими подходы к рекам Сибири, портам Архангельска и Мурманска, рассматриваемым как стыки с БСМП, и развитием автотрасс.

Для функционирования БСМП очень важно развитие направления Волховстрой – Мурманск и строительство связующего звена Белкомур, а также реализация проекта Мурманск – Лавна, ведущего к расположенным на западном берегу Кольского залива морским терминалам [3]. Перед портом Сабетта, предназначенным для отправки сжиженного газа, стоит переформатирование порта в многофункциональный для перевозки разнообразных грузов по развивающемуся морскому пути. Но для этого необходимо в дополнение построить 200-километровую железную дорогу Сабетта – Бованенково. Наличие функционирующей железной дороги и портовых терминалов даст России сокращение периода доставки нефтепродуктов и иных грузов на финансово-выгодные рынки.

В соответствии с Распоряжением правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года [4], которая предусматривает расширение выгодных условий для судоходства и переориентации грузопотоков с сухопутных видов транспорта на внутренний водный транспорт, в том числе уделено внимание улучшению качества критериев внутренних водных путей, строительству гидроузлов, поддержке судостроения [5].

Одним из важнейших аспектов является необходимость устранения неглубоководных участков на всем протяжении водных путей европейской половины России. В 2016 году были выделены 43 млрд рублей средств на строительство Нижегородского и 22 млрд – на строительство Багаевского гидроузлов, которые должны были вступить в строй к 2020 году. Однако ситуация осложнилась: в первом случае из-за опасения изменений в негативную сторону экологической ситуации в этом районе, а во втором – в связи с невозможностью найти подрядчика из-за недостаточного финансирования проекта. Современная ситуация требует реализации проектов, а перенос сроков выполнения и возможного снижения статуса проектов в связи с переработкой Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) может привести к полному отказу от него и переносу сроков реализации на неопределенный период.

Для изменения ситуации на внутренних водных путях (ВВП) необходимо уделить особое внимание активизации проведения дноуглубительных работ. Сложности вызваны:

- недостаточностью средств, выделенных на эти работы;
- несовершенством законодательных и нормативных баз, допускающих двойное понимание со стороны заказчика и проектировщика, приводящее к разночтению, некачественным и неоперативным решениям;
- нехваткой специализированного флота, так как большая часть земнарядов создана в странах, входящих в блок НАТО и анонсирующих против России санкции, поэтому и ремонт в сегодняшних условиях невозможен. Вы-

ход – строительство земснарядов на судостроительном заводе «Лотос» совместно с компанией и по техническому проекту Royal IHC [6].

Для совершенствования распределения грузов между сухопутным и водным транспортом создаются тримодальные логистические центры, что невозможно без государственной поддержки и частных инвестиций, а также взаимодействия региональных и муниципальных властей. Тримодальные логистические терминалы (ТЛТ) представляют комплекс логистических и стивидорских услуг, включая возможность работать с водным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Подобные ТЛТ функционируют в г. Кстово Нижегородской области, запланировано создание не менее чем в шести регионах России.

Функционирование ТЛТ в Европе началось в начале XX века и уже в 1933 году для расширения услуг перевозчиков создано Международное контейнерное бюро. Более широкое распространение ТЛТ получили в XXI веке. Получили свое развитие они и в Китайской Народной Республике (порт Гуанчжоу) [7].

В условиях нарастания санкционной политики с целью обеспечения национальной безопасности наблюдается передислокации производственных мощностей, деглобализации транспортно-логистических систем, следствием чего становится развитие внутрироссийских транспортных сетей, корректировка стратегических направлений развития отрасли. В связи с волатильностью параметров мировой экономики добавляются и следствия данных рисков: «пробки» в местах пропуска, портах и терминалах; создаются новые цепи поставок, новые маршруты, меняется локализация производственных мощностей.

Необходимо выделить два проекта по развитию инфраструктуры Восточного полигона ОАО «Российские железные дороги» для обеспечения перспективных объемов перевозок. Актуальным является сухопутный маршрут следования контейнеропотоков через железнодорожный пограничный переход Хасан (РФ) – Туманган (КНДР), а также порт Раджин (КНДР). Эти пути обеспечат возможность осуществления контейнерных грузоперевозок на данном маршруте до 200 000 ДФЭ в год. Кроме того, интересна возможность использования созданной инфраструктуры для перевалки контейнерных грузов из Южной Кореи и других стран АТР с выходом на сеть российских железных дорог.

Не менее важным проектом является строительство железнодорожного перехода между о. Сахалин и материком. Состыковка Сахалинской железной дороги с БАМ обеспечит рост экспортно-импортного и транзитного потенциала ОАО «Российские железные дороги». Реализация проекта Хасан – Раджин и строительство постоянного перехода между о. Сахалин и материком позволит России получить два альтернативных выхода на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важную роль в развитии транзитного потенциала России и Беларуси играют проекты в северных регионах Российской Федерации – «Белкомур» и «Северный широтный ход». Проект «Белкомур» предполагает оптимизацию загрузки европейского участка Транссиба, а также транспортных узлов Москвы и Санкт-Петербурга за счет перераспределения части грузов, следующих из восточной части страны в направлении портов Архангельска и Мурманска. Проект «Северный широтный ход» в перспективе соединит Северную железную дорогу в районе ст. Обская со Свердловской железной дорогой в районе ст. Коротчаево, обеспечив кратчайший транзит углеводородных грузов в западном направлении и грузов, необходимых для освоения газоконденсатных и нефтяных месторождений, в восточном направлении [8].

Сегодня Китай, Россия, Индия и другие страны начинают предлагать реальность, в которой есть бóльшая свобода действий, возможность продвижения своих национальных интересов, в которой можно эффективнее развиваться. Такой мир для них гораздо интереснее.

Согласно макроэкономической модели, разработанной Восточным центром государственного планирования, «Востокгосплан», Минвостокразвития и Минэкономразвития, эффект от реализации проектов, связанных с БСМП, на 2035 год составит 33 трлн рублей, при налоговых поступлениях – почти 15 трлн рублей. Развитие БСМП позволит раскрыть свой экспортный потенциал для стран Латинской Америки и стран Азии.

Обеспечение государственной поддержки интенсивного обновления флота, ведение активной работы по дноуглублению позволит значительно увеличить судходность на ВВП, что даст возможность перевозки крупнотоннажных, негабаритных грузов, доставки грузов в труднодоступные места, с отсутствующей транспортной инфраструктурой, сокращению сроков доставки грузов.

Развитие тримодальных центров станет условием совершенствования управления грузопотоков, формирования новых логистических цепочек с участием водного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Реализация проектов в современных условиях станет отправной точкой дальнейшего развития транспортной отрасли России.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Покровская, О. Д.** Логистическая транспортная система России в условиях новых санкций / О. Д. Покровская // Бюллетень результатов научных исследований. – 2022. – Вып.1. – С. 80–94.

2 Большой Севморпуть должен «раскатать» транспортный маршрут в Российской Арктике [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [finmarket.ru/interview/?id=5615728](http://finmarket.ru/interview/?id=5615728). – Дата доступа : 08.11.2022.

3 **Тугова, М. О.** Перспективы развития Северного морского пути и инфраструктура Арктической транспортной системы / М. О. Тугова // Молодой ученый. – 2016. – № 13.1 (117.1). – С. 128–132.

4 Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года : распоряжение от 29 фев. 2016 № 327-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://docs.cntd.ru/document/420339372>. – Дата доступа : 14.11.2022.

5 **Олерский, В. А.** Состояние и перспектива развития внутренних водных путей / В. А. Олерский // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 4 (71). – С. 3–6.

6 **Овсянкина, О.** Дноуглубляемся! / О. Овсянкина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://transportrussia.ru/razdely/rechnoj-transport/8746-dnougлубlyaemsya.html>. – Дата доступа : 10.11.2022.

7 Перспективные направления развития политранспортной логистики / П. В. Куренков [и др.] // Железнодорожный транспорт. – 2019. – № 3. – С. 30–35.

8 **Куренков, П. В.** Транспортный комплекс союзного государства в системе мировых коммуникаций / П. В. Куренков, С. Б. Левин // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ. – 2022. – Вып. 14. – С. 66–75.

9 **Липатова, О. В.** Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь. – 2014. – С. 208–213.

10 **Липатова, О. В.** Современное состояние и развитие анализа логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь. – 2013. – С. 210–211.

*P. KURENKOV, Dr. Hab, Professor, I. SERYAPOVA, PhD, Associate Professor  
Samara State Transport University  
N. KURGANOVA  
Russian Transport University (MIIT)*

## **DEVELOPMENT OF TRANSPORT LOGISTICS: PROBLEMS AND SOLUTIONS**

The article deals with the issue of "rejection" of Russia from world markets, which in turn provokes unpredictable and irreversible consequences for all countries. It is said about the reorientation to countries that were not previously included in the zone of trade interests of Russia, as well as the need to develop inland waterways (GDP) in Russia. The need for the creation and development of trimodal logistics centers is revealed, which will improve the management of cargo flows and form new logistics chains involving water, road and rail transport.

Получено 15.11.2022