

5 В Туркменистане введён в строй самый крупный порт на Каспии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://turkmenportal.com/vveden-v-stroi-samyi-kрупnyi-port-na-kaspii>. – Дата доступа : 28.10.2021.

6 БММТП планирует увеличить число терминалов до 6 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://trend-az.turbopages.org>. – Дата доступа : 28.10.2021.

7 В Туркменистане ввели в эксплуатацию новый международный морской порт [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://sng.tuday>. – Дата доступа : 29.10.2021.

N. A. KULIEV, K. A. HOJANEPESOV, A. CH. SHICHIEV

PERSPECTIVE DIRECTION OF DEVELOPMENT TRANSCASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE

To bring the Trans-Caspian international transport route to higher volumetric indicators with unloading of the railways of Kazakhstan, in our opinion, it is advisable to put into operation additional rail and sea routes. For this, part of the transported goods can be sent from Kazakhstan or from China by rail along international transport corridors to the Caspian seaport of Turkmenbashi. With this approach, the distance of the sea route in the Caspian will be reduced due to the geographically close location of the ports Turkmenbashi.

Получено 09.11.2021

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 3. Гомель, 2021**

УДК 658.7:656

П. В. КУРЕНКОВ, С. Б. ЛЁВИН

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва
petrkurenkov@mail.ru*

ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ: ИСТОРИЯ, ПРОБЛЕМЫ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Показана роль транспортной логистики в становлении и развитии народного хозяйства, раскрыты особенности планирования и управления грузовыми перевозками в современных условиях, исследованы этапы становления и развития политранспортной логистики, подтверждается необходимость координации взаимодействия различных видов транспорта и субъектов транспортного рынка, подготовки соответствующих специалистов.

В настоящее время транспортный комплекс РФ выступает в качестве активного структурообразующего фактора отечественной промышленности, одним из драйверов сбалансированного развития всего народного хозяйства, инициатив в освоении и обеспечении связности федеральных округов

и субъектов Российской Федерации, которые требуют исключительных инновационно-логистических решений, поэтому научно-техническая политика в транспортной отрасли должна быть достаточно эффективной, для чего требуются наличие и подготовка достаточного количества научных кадров высшей квалификации.

Если до рыночных реформ при постоянном росте объема грузовых перевозок наблюдались диспропорции в развитии основных средств транспорта и системы управления, приводившие к случаям непроизводительных простоев подвижного состава и нерациональному использованию технических средств, то в настоящее время следует отметить диспропорции в функционировании не только всего рынка транспортных услуг (РТУ), но и в функционировании системы доставки грузов и пассажиров во всех видах сообщения, что также приводит к непроизводительным простоям подвижного состава, замедлению перемещения грузов и пассажиров.

Около 90–95 % всех грузовых перевозок осуществляется с участием двух и более видов транспорта, а в транспортных узлах, являющихся стыковыми пунктами различных транспортных систем, грузы и подвижной состав находятся до 70 % от общего времени перемещения.

В настоящее время оперативное управление перевозочным процессом разорвано на части: железнодорожную от станции до станции; водную от порта до порта; автомобильную от отправителя до станции или порта и от станции или порта до получателя.

Свои (специфические) производственные процессы действуют в местах погрузки и выгрузки, передачи с одного вида транспорта на другой, формирования и расформирования поездов, отправления и прибытия автомобилей, морских, речных и воздушных судов, технического обслуживания и ремонта самоходных и несамоходных транспортных средств и др.

Отсутствие оперативной координации в деятельности транспортных ведомств приводит к замедлению доставки грузов, нерациональному использованию рабочей силы, порче грузов. Из-за скопления гружёных и порожних транспортных средств сверх установленных нормативов на подходах к местам погрузки и выгрузки, морским и речным портам излишне простаивают морские и речные суда, тысячи вагонов и автомобилей, что приводит к необходимости ввода конвенционных запретов и ограничений на отправку грузов в данные направления и нередко приводит к аритмии и дисгармонизации функционирования целых полигонов и всей транспортной сети.

Во времена СССР все решалось централизованным порядком: какие грузы, в каком количестве и куда перевозить определяли Госплан и Госнаб. С переходом на рыночные отношения ситуация в корне изменилась. Производители продукции продают её всем, кто желает приобрести и платежеспособен, и отправляют по назначениям, указанным покупателями. Однако в этом случае следует рассматривать две задачи:

1) планирование перевозок, прикрепление потребителей к поставщикам, решение транспортной задачи, расчёт межотраслевых и транспортных балансов, планирование погрузки, выгрузки, перевозок, планирование производственных процессов в хозяйствах железнодорожного и других видов транспорта;

2) решение технико-технологических вопросов организации и оперативного управления этими процессами, поскольку известно, что решение задач для достижения тех или иных целей на практике порой значительно отличается по времени и результативности от планируемых результатов, полученных теоретическими расчётами.

За годы Советской власти в нашей стране были реализованы крупные проекты по обеспечению взаимосогласованной работы разных видов транспорта во всех видах сообщений:

- национализированы все виды транспорта с образованием единой транспортной системы страны, что создало необходимые объективные условия для внедрения передовой техники и технологии перевозок;

- внедрены системы планирования перевозок;

- разработаны Правила перевозок грузов для всех видов транспорта и всех видов сообщений;

- использованы узловые соглашения и единые технологические процессы, устанавливающие порядок выполнения различных операций по обработке подвижного состава и передаче грузов с одного вида транспорта на другой;

- распространены передовые методы и приёмы работы.

Опытные перевозки по совмещенной технологии (1950–1960-е годы), непрерывный план-график работы транспортного узла, прямые договоры между отправителями и портами, календарное планирование погрузки в смешанном сообщении, контактные графики подвода поездов, автомобилей и судов, работа портов и станций примыкания по единым технологическим процессам, взаимное информирование смежников о подходе грузов и транспортных средств, создание региональных, областных и узловых координационных советов, а также единых комплексных смен моряков, речников, железнодорожников и автомобилистов на транспортных стыках свидетельствуют о том, что уже начиная с 1950-х гг., в нашей стране применялся логистический подход к управлению грузовыми перевозками при различных формах взаимодействия между смежными видами транспорта в условиях плановой экономики и административно-командной системы управления. Хотя сам термин «логистика» тогда еще не был столь популярен, как во время радикальных экономических преобразований, ориентированных на создание в всех отраслях народного хозяйства рыночной конкурентной среды.

В настоящее время наблюдаются следующие тенденции развития транспортно-логистических процессов:

- взаимодействие различных видов транспорта, различных хозяйств одного и нескольких видов транспорта;
- взаимодействие субъектов рынка транспортных услуг (РТУ);
- взаимодействие различных типов потоков (транспортных, грузовых, информационно-финансовых, энергетических, людских, правовых и других);
- взаимодействие различных по целям интересов субъектов РТУ;
- внедрение цифровых технологий;
- возрастание роли транспортных узлов на базе морских портов (ТУМП) и речных портов (ТУРП) не только как основных элементов транспортных систем и основных звеньев в цепях доставки, но и как пунктов взаимодействия различных видов транспорта, потоков различных типов, субъектов транспортного рынка, фокусирования различных по целям интересов субъектов РТУ и т. д.

Большим препятствием на пути грузопотоков через стыковые пункты транспортных узлов является несогласованность действий различных государственных структур, зачастую признающих только свои узковедомственные интересы, особенно органов сертификации, ветеринарной инспекции, таможни и др., что порождает непроизводительные простои транспортных средств и, как следствие, задерживает передачу грузовых отправок и посадку пассажиров с одного вида транспорта на другой. Из-за недостаточной научной проработки вопросов взаимодействия различных видов транспорта, субъектов РТУ, потоков различных типов большие объемы российских грузов следуют через порты сопредельных государств (стран Балтии и Украины).

Важным резервом сокращения транспортно-логистических издержек при управлении грузовыми и пассажирскими перевозками во всех видах сообщений, логистизации функционирования самой транспортной системы и звеньев цепей доставки является совершенствование техническо-технологического взаимодействия и координация работы всех видов транспорта и субъектов РТУ с использованием современных информационно-компьютерных и цифровых технологий.

В настоящее время в ходе подготовки стратегических документов в транспортной сфере как на уровне федеральных органов исполнительной власти, так и в крупных транспортных компаниях большое внимание уделяется развитию логистических возможностей для удовлетворения потребностей клиентов в комплексных услугах, в т. ч. в глобальных транспортных цепочках, адаптации и разработке новых продуктов и услуг под потребности грузовладельцев, формированию долгосрочной системы взаимодействия с крупными грузоотправителями и грузополучателями, организации взаимодействия всех участников перевозочного процесса, в том числе с федеральными органами исполнительной власти и государственными контролирующими структурами при внутрироссийских и международных перевозках во всех видах сообщений с использованием модальных, а также магнито-левитационных и вакуумных технологий.

На основании вышеизложенного представляется очевидным, что для качественного управления перевозочными, перегрузочными, терминально-складскими, эксплуатационными, ремонтными, восстановительными, строительными и другими производственными процессами в хозяйствах различных видов транспорта необходима подготовка соответствующих специалистов (специалистов по транспортной логистике) высшей квалификации, владеющих актуальными проблемами российской и международной транспортных систем, способных решать самые сложные логистические задачи с использованием современных инструментальных средств.

В рамках оптимизации направлений научных специальностей ВАК Минобрнауки РФ существенное значение имеют вопросы поддержки системообразующих направлений теории и практики развития отечественной транспортной школы управления производственными процессами в транспортной отрасли, управления взаимодействием транспортных, транспортно-терминальных и терминально-складских систем.

Транспорт как направление научных специализаций имеет приоритетное значение в большинстве национальных стратегических программ. В [1] отмечается:

«В ближайшие 10–15 лет приоритетами научно-технологического развития Российской Федерации следует считать те направления, которые позволят получить научные и научно-технические результаты и создать технологии, являющиеся основой инновационного развития внутреннего рынка продуктов и услуг, устойчивого положения России на внешнем рынке, и обеспечить связанность территории Российской Федерации за счет создания интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем, а также занятия и удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем, освоении и использовании космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики».

В проекте Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года [2, с. 3] сказано:

«Основными сдерживающими факторами для отрасли являются инфраструктурные ограничения на сетях автомобильных и железных дорог, а также на внутренних водных путях, высокий уровень износа транспортных средств, значительная неравномерность в развитии транспортной сети и транспортной доступности регионов Российской Федерации, низкие темпы внедрения современных транспортно-логистических технологий и отсутствие сети крупных мультимодальных транспортно-логистических центров».

Для достижения цели, изложенной в данной Стратегии («Обеспечение связанности территорий Российской Федерации») должна быть создана «опорная сеть автомобильных дорог общего пользования, сеть железных дорог общего пользования, инфраструктура железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного и воздушного транспорта, опорная сеть узловых грузовых

мультимодальных транспортно-логистических центров и пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации».

Одним из ключевых ориентиров развития в сфере железнодорожного транспорта должно стать развитие транспортной логистики на основе интеграции с другими видами транспорта, создание «интеллектуальных» грузовых станций и «интеллектуальных» железнодорожных вокзалов» [2, с. 19]. «В целях повышения эффективности логистического взаимодействия всех участников процесса грузоперевозок в крупных морских портах предусматривается создание информационно-управляющих логистических центров, обеспечивающих оптимизацию, координацию и автоматизацию основных технологических процессов с использованием средств цифровизации, спутниковой навигации и средств автоматического съёма информации» [2, с. 22].

Важным механизмом реализации Стратегии является развитие мультимодальных и интермодальных перевозок пассажиров и грузов. Для ускоренного развития таких перевозок необходимо: законодательное закрепление подходов к их организации, развитие цифровых систем формирования заказа потребителей в соответствии с их предпочтениями по месту, срокам и стоимости поездки/отправки груза, внедрение универсальных электронных проездных и товаросопроводительных документов, развитие и увеличение количества мультимодальных пересадочных узлов и транспортно-логистических центров. Координация работы перевозчиков и операторов при оказании таких услуг должна быть обеспечена на основе современных цифровых платформенных решений с соблюдением норм транспортной безопасности.

Мультимодальные и интермодальные перевозки должны стать привлекательными для пассажиров по сравнению с личным транспортом и заказом персональных услуг по перевозке, обеспечивая качественную и безопасную, доступную по стоимости и месту оказания услугу с гарантированным временем в пути. Внедрение современных технологических и логистических решений должны обеспечивать перевозку грузов «точно в срок» и «от двери до двери».

Тарифное и налоговое регулирование деятельности по организации мультимодальных и интермодальных перевозок должно обеспечивать постепенное выравнивание тарифов на оказание услуг по одним и тем же направлениям перевозок, выполняемых различными сочетаниями видов транспорта. Это позволит задействовать все имеющиеся ресурсы отрасли в обеспечении транспортной работы, создаст задел для развития инфраструктуры всех видов транспорта.

Организация мультимодальных и интермодальных перевозок в международном сообщении повысит конкурентоспособность российских транспортных и логистических компаний, позволит «реализовать транзитный и экспортный потенциал страны, увеличить, в том числе доходы от экспорта транспортных услуг» [2, с. 34].

В [3] указывается, что «для обеспечения ликвидации инфраструктурных ограничений федерального значения и повышения доступности и качества магистральной транспортной, энергетической и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры предлагается развивать магистральную транспортную инфраструктуру путем расширения международных транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для обеспечения эффективного выхода российских предприятий и организаций на зарубежные рынки, увеличения объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории Российской Федерации, роста экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов Российской Федерации за счёт приоритетного развития скоростных транспортных коммуникаций, в том числе строительства участков высокоскоростных магистралей Москва – Казань и Екатеринбург – Челябинск, автодорожного маршрута «Европа – Западный Китай», железнодорожного и автодорожного маршрутов коридора «Север – Юг», обеспечивающего в том числе транспортную связь Ирана и Индии, а также других стран Прикаспийского региона, Западной и Южной Азии, со странами Европы через территорию Российской Федерации.

Большое значение имеет увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей за счет ликвидации участков с ограниченной пропускной способностью на грузонапряженных участках железных дорог, включая подходы к ключевым морским портам Азово-Черноморского, Балтийского, Дальневосточного, Арктического и Каспийского бассейнов; увеличение мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Азово-Черноморского, Балтийского, Дальневосточного, Арктического и Каспийского бассейнов; обеспечение функционирования и роста грузопотока Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора, включая развитие ледокольного флота; устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта и строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации; рост объемов и сокращение времени перевозок контейнеров до 7 дней, в том числе транзитных, железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западных границ Российской Федерации; создание сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, организации грузовых маршрутов по расписанию и скоростных маршрутов между ними; повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Эти цели могут быть достигнуты за счет:

– развития транспортных коммуникаций между перспективными крупными центрами экономического роста и перспективными центрами эконо-

мического роста субъектов Российской Федерации, включая строительство обходов городов и организацию скоростного автомобильного и железнодорожного сообщения между крупными городскими агломерациями и крупнейшими городскими агломерациями;

- комплексного развития крупных транспортных узлов, расположенных в том числе в пределах или около перспективных крупных центров экономического роста, и согласованного формирования и развития около них терминально-логистических мощностей;

- формирования международных аэропортов-хабов, создания и развития узловых аэропортов в крупных городских агломерациях и крупнейших городских агломерациях, реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя г. Москву;

- увеличения пропускной способности внутренних водных путей, развития единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, нацеленного на частичную разгрузку автомобильных и железных дорог на направлениях, где перевозка грузов может осуществляться внутренним водным транспортом.

Эффективное управление производственными процессами в транспортной отрасли, взаимодействием транспортных, транспортно-терминальных и терминально-складских систем достигается слаженным функционированием международных, национальных, региональных и других железнодорожных, автомобильных, водных, воздушных транспортных коридоров и коммуникаций, а также транспортных узлов в крупных индустриальных центрах, в морских и речных портах, а также интермодальных, мультимодальных, синхромодальных, тримодальных, трансмодальных, грузо-сортировочных, грузо-распределительных, накопительно-распределительных логистических центрах и терминалах в международной, национальных и региональных транспортных системах.

Все указанные направления исследований являются основными и важнейшими составляющими транспортной логистики. При этом можно выделить следующие основные актуальные вопросы и задачи логистики функционирования мировой, национальных и региональных транспортных систем, коммуникаций и коридоров (МТК, НТК и РТК). Российская транспортная система позиционируется как составная часть в системе МТК с соответствующими закономерностями и особенностями функционирования и управления;

- интеграции российских транспортных коммуникаций и коридоров в систему международных транспортных коммуникаций и коридоров;

- организации и использования методов моделирования и механизмов управления грузопотоками и работой транспортных узлов в МТК, НТК и РТК;

- формирования узловых центров:

- транспортно-консолидирующих (УТКЦ);

- интермодальных логистических (УТИЛЦ);
- мультимодальных (УТМЛЦ);
- синхромодальных (УТСЛЦ);
- тримодальных (УЛТТЦ).

Формирование, обслуживание и показатели их работы обеспечиваются:

- региональными логистическими транспортно-распределительными, терминально-транспортными и терминально-складскими системами, предназначенными для обработки контейнеро-пригородных грузовых потоков (внешнеторговых и международного транзита);

- материально-техническим обеспечением (МТО) и снабжением материально-техническими ресурсами (МТР) и товарно-материальными ценностями (ТМЦ);

- функционированием транспортных узлов в крупных промышленных центрах, на базе морских, речных и сухих портов, аэропортов и т. п.;

- тримодальными терминалами;

- внутренними и пограничными транспортно-транзитными узлами в МТК;

- интер-, мульти-, синхро-, транс-, ко- и амодальными, а также магнито-левитационными и вакуумными технологиями;

- мультимодальными транспортными и терминальными операторами;

- взаимодействием и координацией работы, включая бизнес-отношения различных видов транспорта, субъектов транспортного рынка, потоков различных типов;

- сертификационным, таможенным, пограничным и другими видами государственного контроля;

- документооборотом и цифровыми информационными технологиями управления;

- всеми видами экспедирования в местах погрузки и выгрузки, передачи на другие виды транспорта, смены ширины колеи, пограничных переходов, в пути следования и т. д. во всех видах сообщения;

- эффективностью функционирования РТИ в приграничных и малодоступных регионах;

- логистической интеграцией и многосторонним партнёрством транспортной системы с опорой на природные ресурсы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока;

- конкуренцией между транспортными коридорами, параллельными ходами, различными видами транспорта, субъектами транспортного рынка, транспортными узлами, морскими и речными портами и т. д.;

- качеством функционирования МТК, НТК, РТК, региональных ТКЦ, узловых УТИЛЦ, УТМЛЦ, УТСЛЦ, УМТЛЦ, УЛИТЦ, УЛМТЦ, УЛСТЦ, УЛТТЦ, МТЛЦ, ЛНРЦ и оказания соответствующих услуг;

– совершенствованием функционирования пунктов смены ширины железнодорожной колеи на приграничных переходах при международных перевозках;

– оценкой влияния политических, экономических, социальных, экологических, природных и других факторов на функционирование и развитие региональной, национальной и мировой транспортных систем;

– оценкой транспортных, технических, технологических, финансовых, коммерческих, налоговых, политических, природных, экологических и других рисков функционирования МТИ, НТИ, РТИ и субъектов РТУ;

– прогнозирования объемов перевозок, изменений в структуре грузооборота под влиянием факторов внутренней и внешней среды;

– учетом влияния внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей в МТК, НТК и РТК в системах терминального обслуживания судов, развития речных портов и способов перевозок грузов, использования судов смешанного типа «река – море», ВВТ и ВВП России в системе МТК, НТК и РТК;

– правовой и терминологической базы;

– экспорта и импорта транспортных услуг;

– пропускных, провозных и перерабатывающих способностей МТК, НТК и РТК, линий, железнодорожных станций, аэропортов, шлюзов, морских и речных портов, причалов, терминалов, складов;

– концентрации и распределения грузовых, сортировочных, перевалочных и других технологических операций и управленческих функций;

– управления пассажирским комплексом дальнего и пригородного сообщения;

– безопасности перевозок грузов и пассажиров;

– социального, экологического, энергетического, мультипликативного, внетранспортного и других эффектов функционирования РТК, НТК и МТК.

При организации перевозки грузовой отправки во всех видах сообщения грузовладелец напрямую или через экспедитора должен согласовывать связанные с этим вопросы с десятками структурных подразделений и субъектами РТУ. Существующие недостатки во взаимодействии видов транспорта и субъектов РТУ при передаче груза с одного вида транспорта на другой вытекают из множества причин технического, организационного и технологического характера, основными из которых являются:

– недостаточное наращивание перевалочных мощностей ряда портов и станций примыкания;

– диспропорции в развитии элементов инфраструктур смежных видов транспорта;

– недостаточная согласованность в работе смежных видов транспорта, а также между субъектами РТУ, преследующими свои коммерческие интересы;

– недостатки в планировании смешанных перевозок и в управлении такими перевозками;

– сложность порядка производства коммерческих операций между субъектами РТУ при передаче грузов с одного вида транспорта на другой.

Четкое взаимодействие и координация работы всех видов транспорта и субъектов РТУ с использованием современных компьютерных технологий при оперативном управлении технологическими процессами являются важными резервами сокращения транспортно-логистических издержек и способствуют достижению не только транспортного, но и других важных эффектов.

Включение специальности «Логистические транспортные системы» в группу специальностей «Транспортные системы» позволит активизировать и повысить качество научно-технических разработок и научно-методических подходов к управлению всеми технико-технологическими процессами во всех хозяйствах всех видов транспорта во всех видах сообщения.

Таким образом, можно заключить, что интеграция логистики в систему научных специальностей в сфере управления транспортом позволит обогатить методологическим и прикладным инструментарием решения технико-технологического характера, создаст условия для интенсификации приращения научного знания и определения работниками научно-образовательной сферы элементов новизны, отвечающих взаимосвязанным требованиям логистики и транспортной науки. Особенное значение такой симбиоз имеет для диссертационных исследований, масштабность и сложность решаемых задач которых во многом требует не только технологических и эксплуатационных подходов, широко известных при управлении процессами перевозок и при организации производства на транспорте, но и применения опыта экономической оценки функционирования сложных логистических систем (например, при мультимодальных вариантах доставки, при формировании пакетов услуг комплексного транспортного обслуживания и др.). Следует также отметить, что практическая значимость таких подходов будет максимально полезна и применима в реальном транспортном бизнесе при решении широкого ряда прикладных задач для достижения не только транспортного, но и социального, экологического, энергетического и других внетранспортных эффектов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Указ Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642 «Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://znatech.ru/proekty/interaktivnyj_institut_ssr/ukaz_prezidenta_rf_ot_01_12_2016_n_642_o_strategii_nauchno-tehnologicheskogo_razvitiya_rossijskoj_federacii/. – Дата доступа : 16.11.2021.

2 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577?type>. – Дата доступа : 29.11.2021.

3 Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 г. № 207-р (ред. от 31.08.2019) «Об утверждении Стратегии Пространственного Развития РФ на период до 2025 г.»

[Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://base.garant.ru/72174066/>. – Дата доступа : 29.11.2021.

4 Концепция ОАО «РЖД» от 06.10.2011 г. № 256 «Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге "РЖД"» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://legalacts.ru/doc/kontseptsija-kompleksnogo-razvitija-kontejnernogo-biznesa-v-kholdinge-rzhd-utv/>. – Дата доступа : 30.10.2021.

5 Распоряжение ОАО «РЖД» от 30.12.2011 г. № 2884р «Об утверждении "Концепции регламента организации контрейлерных перевозок на железных дорогах ОАО "РЖД"» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://base.garant.ru/70165792/>. – Дата доступа : 29.11.2021.

6 Концепция организации контрейлерных перевозок на «Пространстве 1520». – М., 2011. – 149 с.

7 Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/4fa0a1723fc315e72f8bd97e119a1101f59ac132/. – Дата доступа : 29.11.2021.

8 Концепция создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории Российской Федерации, одобренная правлением ОАО «РЖД» 02.04.2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://cargo.rzd.ru>. – Дата доступа : 25.11.2021.

9 Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910>. – Дата доступа : 25.11.2021.

10 Рекомендации общественной палаты Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : pandia.ru/text/77/220/9730.php. – Дата доступа : 25.11.2021.

11 *Покровская, О. Д.* Терминалистика – организация и управление в транспортных узлах / О. Д. Покровская, Е. К. Коровяковский // Известия Петербургского ун-та путей сообщения. – 2016. – Т. 13. – № 4 (49). – С. 509–520.

12 *Покровская, О. Д.* Определение параметров терминальной сети региона (на примере Кемеровской области) / О. Д. Покровская // Транспорт Урала. – 2012. – № 1 (32). – С. 93–97.

13 *Покровская, О. Д.* Логистическая классность железнодорожных станций / О. Д. Покровская // Вестник Уральского гос. ун-та путей сообщения. – 2018. – № 2 (38). – С. 68–76.

P. V. KURENKOV, S. B. LEVIN

TRANSPORTATION LOGISTICS: HISTORY, PROBLEMS AND EDUCATION

The article discusses about role of transport logistics in the formation and development of the national economy, the features of planning and management of freight traffic in modern conditions, about need to coordinate the interaction of various types of transport and subjects of the transport market, about stages of formation and development of transport logistics, need to train relevant specialists.

Получено 20.12.2021