

А. Н. Бакатин

НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТРАНЗИТНЫХ СИСТЕМ

Аннотация

В статье охарактеризованы узловые точки развития потенциала конкурентоспособности логистических транзитных систем, уникальный потенциал Российской Федерации в отношении развития логистических операций транзитного профиля, представлено мнение, что управление логистическими потоковыми процессами грузового профиля сегодня уже не сконцентрировано только на складировании и транспорте, это комплексный сервис, приведены группы факторов, интегрированные в понятие логистического потенциала транзитного значения, обоснована необходимость усиления государственной поддержки российской логистики в виде субсидирования части стоимости перевозок, введения режимов налогового послабления для компаний, осуществляющих операции данного профиля, приоритетности развития компаний, внедряющих российские инновационные технологии, а также комплекса иных мер, способных вывести логистику транзитного характера на новый уровень.

Ключевые слова

Логистика, транзитные операции, транспортировка, конкурентоспособность.

А. N. Bakatin

SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL POTENTIAL OF COMPETITIVENESS IN LOGISTICS TRANSIT SYSTEMS

Annotation

Article characterizes the nodal points in development of competitiveness potential of logistics transit systems; characterizes the unique potential of Russian Federation with regard to development of logistics operations of transit profile; opinion that management of logistic flow processes of cargo profile today is no longer concentrated only on warehousing and transport, it is complex service is presented; groups of factors integrated into concept of logistics potential of transit value are given; necessary to strengthen state support of Russian logistics in form of subsidizing part of cost of transportation, tax exemption regimes for companies engaged in operations of profile, priority development of companies that implement Russian innovative technologies, as well as a set of other measures that can bring logistics of transit nature to a new level.

Keywords

Logistics, transit operations, transportation, competitiveness.

Введение

Научно-методический потенциал конкурентоспособности транзитных логистических систем как комплексный механизм, способный обеспечить значимые позиции лидерства российского хозяйственного комплекса, на мировой арене развивается на протяжении последних десятилетий достаточно ста-

бильно. Поддержка данного курса развития на федеральном региональном уровне предусматривает принципы общего экономического равновесия, формирования траектории устойчивого развития, но при этом, несомненно, выделяются наиболее перспективные территории, имеющие транзитное значение для транспортно-логистических систем.

Такие территории выступают в качестве узлового каркаса, обеспечивающего сервисное логистическое обслуживание иностранных потоков на высоком уровне. Например, исследуемый нами регион, Южный федеральный округ, представленный как макрорегион и Ростовская область, имеют возможности экономического роста именно в направлении развития транзитных точек, конгломератов, консолидирующих логистические потоки и сервис, обеспечивающий параметры их сохранности.

Материалы и методы

В рамках исследования транзитного потенциала нужно отметить, что экономическое пространство, изменяющееся в зависимости от уровня международных экономических отношений и возможности интеграции, преобразуется с каждым годом. Ориентация на высокие стандарты международной (европейской) логистики, определенная как курс развития российских транспортно-логистических систем десятилетия назад, сегодня во многом показала свою несостоятельность. На смену европейским направлениям возрастает потенциал развития логистической инфраструктуры и транспортных коридоров Азиатско-Тихоокеанского направления.

Высокий уровень динамики и существенные изменения мировых экономических систем предопределяют новые возможности использования проектов транзитного назначения.

Буферная сфера между Европой и Азией выступает наиболее перспективным направлением для развития международного сотрудничества, но при этом необходимо констатировать определенный круг проблем, которые не ограничиваются нехваткой контейнерного парка или завышенными тарифами логистического сервиса. «Одной из отраслей, переживающих наиболее серьезную перестройку в связи с новыми санкциями, стала транспортно-логистическая. Первым крупным вызовом для нее (как в России, так и в мире) стала пандемия коронавируса. Остановка производства и ограничения в работе транспорта, закрытие границ и невозможность пе-

редвижения привели к глобальным сбоям в цепях поставок. Следствием стало значительное увеличение сроков поставки и тарифов на перевозку. Но после снятия ограничений предприятия смогли в кратчайшие сроки восстановить нарушенные взаимосвязи» [6].

Результаты

Зачастую уникальный потенциал Российской Федерации в отношении развития транзитного профиля остается не востребованным из-за высоких показателей ненормативного состояния дорожно-транспортного сообщения и превышающего стандарты уровня риска в рамках совершения логистических операций по транзиту. Управление потоковыми процессами грузового профиля сегодня уже не сконцентрировано только на складировании и транспорте, это комплексный сервис, который классифицируется в мире в соответствии с деформацией геополитической ситуации.

Южный федеральный округ, выступающий центром траектории пути между Европой и Азией, де-факто не имеет на данный момент статуса транзитного представителя именно по высокому уровню рискообразующих факторов и иным причинам. Сегодня на базе Черноморских портов и Северного морского пути Российская Федерация располагает возможностью развития транзитного потенциала, наращивая развитие транспортной логистической инфраструктуры и повышая уровень потокового сервиса.

Нам кажется, что для достижения заданной цели необходимо объединить понятия логистического потенциала в научно-методической номинации и выделить факторы внутреннего и внешнего характера, оказывающие непосредственное воздействие на возможности развития транзитного потенциала.

К внутренним факторам можно причислить уровень развития инфраструктуры и обеспечивающих подсистем логистического сервиса как основные категории, характеризующие способности существующей логистической транзитной системы.

К внешним факторам, имеющим, несомненно, фундаментальные основы для развития транзитных систем товародвижения, причислим деформации геополитической ситуации, в симбиозе с вытекающими из этого последствиями, с которыми Российская Федерация столкнулась с началом 2022 г.

С прикладной точки зрения две данные группы факторов, интегрированные в понятие логистического потенциала транзитного значения, в симбиозе образуют определенного рода баланс и обеспечивают высокие возможности экономической системе, обладающей данным потенциалом.

Отраслевые функциональные аспекты как основополагающие характеристики логистической конвергенции потоковых процессов, которые имеются в распоряжении исследуемого региона, зачастую находятся в зависимости от группы внешних факторов, определяя ограничения к налаживанию международного сотрудничества на высоком уровне. При этом, имея все возможности развития быстрорастущего рынка транзитных перевозок, Южный федеральный округ зачастую не имеет возможности использовать свой логистический потенциал, на должном уровне.

Обсуждение

Стратегии развития транспортной, в том числе морской инфраструктуры, разрабатываемые и успешно реализуемые на федеральном уровне, а также в регионах Российской Федерации, были существенно скорректированы в связи с событиями, произошедшими на мировой арене в 2022 г. Логистический рынок транзитного характера, переживающий в международной торговле нелегкие времена адаптации к ограничениям подобного характера, столкнулся с новыми условиями, провоцирующими деформацию.

«По итогам прошлого января объем внешней торговли РФ показал рост к аналогичному периоду 2021 г. (экспорт на 70 %, импорт на 40 %). С февраля 2022 г. таможенная служба РФ не публи-

кует в открытом доступе данных по импорту и экспорту с целью избежать некорректных оценок. Согласно данным Евростата, за период с февраля по ноябрь поставки товаров из Европы в Россию уменьшились с 7,3 до 5,4 млрд евро. Вместе с тем в 2022 г. РФ нарастила импорт товаров из Китая, Турции, Ирана, ОАЭ и иных стран, которые не присоединились к санкциям Запада. За тот же период импорт из ЕС в Турцию вырос на 26 %, в ОАЭ — на 17 %, а в страны СНГ, такие как Азербайджан, Белоруссия, Узбекистан и Армения, — в несколько раз. Например, импорт в Казахстан увеличился более чем вдвое, с 0,5 млрд евро в феврале до 1,2 млрд в ноябре 2022 г.» [6].

Однако следует констатировать, что транспортно-логистическое сообщество Российской Федерации, получившие существенное развитие за последние годы, смогло быстро и в наибольшей степени эффективно адаптироваться к изменившимся условиям, предопределяя курс на технико-технологическое совершенствование инфраструктурного профиля товаропроводящих систем.

С учетом усиления социального давления транспортно-логистическое сообщество становится все более дифференцированным, многовариантным. Государства, которые ввели ограничения транзитного характера на логистику железнодорожного транспорта, не смогли полностью ограничить, а лишь скорректировали траектории транспортных потоков, отчасти оптимизировав последние.

В минувшем году наше государство смогло не только не уменьшить, но и упрочнить свои позиции в сотрудничестве с Китаем, Объединенными Арабскими Эмиратами, Турцией и другими государствами.

На данном витке развития необходимо усиление государственной поддержки российской логистики в виде:

- субсидирования части стоимости перевозок;
- ведения режимов налогового послабления для компаний, осуществляющих операции данного профиля;

– приоритетности развития компаний, внедряющих российские инновационные технологии;

– иных мер, способных вывести логистику транзитного характера на новый уровень.

Необходимо ввести соответствующие корректировки на территории Российской Федерации. Так, существенные трудности технологического характера коснулись отрасли из-за реализации программ мощного технико-технологического перевооружения, процессов совершенствования и качественной трансформации технологий, программного обеспечения и оборудования, ощутивших реальные трудности в связи с усилением санкций.

Все перечисленные процессы, активно развивающиеся ранее, в данный момент усложнились из-за ограничений санкционного характера. Многие складские и транспортно-логистические объекты переходят на обслуживание техники и оборудования на основе инновационных российских технологий, внедрение новаций программного обеспечения технологического характера российского происхождения, что может существенно упрочнить позиции, повысив независимость транспортно-логистического комплекса России и увеличив уровень его конкурентоспособности на мировой арене.

Библиографический список

1. Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В. Детерминанты устойчивого роста логистических систем в условиях пандемии // Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы междунар. науч.-практ. конф. XVI Южно-Российский логистический форум. — Ростов-на-Дону, 2020. — С. 11–15.

2. Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В., Полуботко, А. А. Логистическое развитие зеленой энергетики в экономике России // Вестник РГЭУ (РИНХ). — 2019. — № 2 (66). — С. 12–18.

3. Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В. Перспективные направления развития

логистических систем в условиях пандемии COVID-19 // Вестник ЮРГТУ (НПИ). Социально-экономические науки. — 2021. — Т. 14, № 1. — С. 114–121.

4. Ерохина, Т. Б., Пархоменко, Т. В. Трансформация логистических систем и потребительского поведения в условиях пандемии COVID-19 // Вестник ЮРГТУ (НПИ). Социально-экономические науки. — 2021. — Т. 14, № 3. — С. 154–161.

5. Логистика под санкциями [Электронный ресурс]. — URL: <https://logistic.sk.ru>.

6. Почему активность российской логистики смещается на восток [Электронный ресурс]. — URL: <https://rg.ru>.

Bibliographic list

1. Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V. Determinants of sustainable growth of logistics systems in pandemic // Logistics vs COVID-19: implications, risks, new growth opportunities : proceedings of international scient.-pract. conf. XVI South-Russian Logistics Forum. — Rostov-on-Don, 2020. — P. 11–15.

2. Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V., Polubotko, A. A. Logistics development of green energy in economy of Russia // Vestnik of RSUE (RINH). — 2019. — № 2 (66). — P. 12–18.

3. Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V. Prospective directions of logistics systems development under COVID-19 pandemic // Vestnik of SRSTU (NPI). Socio-Economic Sciences. — 2021. — Т. 14, № 1. — P. 114–121.

4. Erokhina, T. B., Parkhomenko, T. V. Transformation of logistic systems and consumer behavior under COVID-19 pandemic // Vestnik of SRSTU (NPI). Socio-Economic Sciences. — 2021. — Т. 14, № 3. — P. 154–161.

5. Logistics under sanctions [Electronic resource]. — URL: <https://logistic.sk.ru>.

6. Why Russian logistics activity is shifting to the east [Electronic resource]. — URL: <https://rg.ru>.