DOI: 10.17117/na.2016.04.01.055

<http://ucom.ru/doc/na.2016.04.01.055.pdf>

Поступила (Received): 24.04.2016

Власов А.В. Появление, формирование и функционирование транспортно-логистических комплексов

Vlasov A.V.
**The emergence, formation and functioning
of transport-logistic complexes**

В статье рассматриваются проблемы развития логистической инфраструктуры в регионах. В настоящее время во многих регионах Российской Федерации наметилась положительная тенденция формирования логистической инфраструктуры, строительство порой идет опережающими темпами, но в тоже время проблемы, с которыми сталкиваются транспортные компании, могут быть решены с использованием зарубежного опыта

Ключевые слова: региональная транспортная система, грузовые перевозки, транспортная инфраструктура региона, зарубежный опыт

The article discusses the development of logistics infrastructure in the regions. Currently in many regions of the Russian Federation there was a positive tendency of formation of a logistical infrastructure, building it faster, but at the same time the problems faced by a transport company, can be solved with the use of foreign experience

Key words: regional transport, freight transport, transport infrastructure, foreign experience

Власов Александр Викторович

Кандидат экономических наук, доцент
Московский государственный университет путей
связи
г. Москва, ул. Образцова, 9

Vlasov Alexander Viktorovich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Moscow state university of railway engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

Для понимания текущего состояния и уровня развития логистических центров, а также связанных с их деятельностью проблем, как практических, так и научно-методических, необходимо рассмотреть и проанализировать историю возникновения и развития логистических центров, которая напрямую связана с историей возникновения складов.

Первые склады появились в Древнем Египте, они представляли собой зернохранилища и были построены для того, чтобы предотвратить голод.

В дальнейшем с развитием торговли необходимость в хранении товаров возрастала, вследствие чего и складирование приобрело особое значение для большинства деловых операций во всем мире. Египтяне совершенствовали складские операции, жители острова Крит начали применять метод бухгалтерского учета, финикийцы построили большое количество складов для торговли с другими странами, греки стали различать оптовую и розничную торговлю,

римляне, построив дороги от столицы до соседних империй, организовали сложную систему распределения продовольственных товаров. Но после крушения римской империи (476 г. н.э.) распределение в Европе продовольственных товаров практически прекратилось.

Возрождение складов произошло в период расцвета Венеции как крупного торгового порта, который располагался на пересечении торговых путей из Азии в Европу. Венецианские выставки привлекали жителей различных городов и стран, вследствие чего появилась необходимость в строительстве новых складских помещений. Здесь и появился первый крупный коммерческий склад.

Стоит отметить, что в настоящее время в логистическом бизнесе возрастает значимость стран Восточной Европы, это связано с расширением Европейского Союза и выходом на рынок транснациональных компаний. Страны Восточной Европы занимают центральное положение между Западной Европой и Россией, поэтому многие из них могут выполнять функции моста. В связи с этим многие компании-производители переносят свои производственные мощности в Восточную Европу с целью расширения деятельности, логистические провайдеры тоже должны следовать этим компаниям и осваивать новые рынки.

Логистический рынок в Восточной Европе характеризуется широкими региональными отличиями. В то время как Чешской республике, Словакия, Словения, Венгрия и Польша добились неплохих успехов, Румыния, Болгария и Хорватия сильно отстают. Чем дальше на восток, тем логистическая инфраструктура представлена в еще худшем состоянии.

Логистические центры Азии пока значительно отстают от Европы и США, создаются они в основном на территории морского порта, в районах близлежащих производств или аэропортов.

В Европе в широком смысле под «логистическим центром» понимают определенную территорию, специально организованную для осуществления логистических операций, в пределах которой:

- имеют место все виды операций, связанные с доставкой груза «от двери до двери» (транспортировка, складирование и грузопереработка, распределение и перераспределение товаров) в международном и внутригосударственном сообщениях;

- вся деятельность осуществляется множеством логистических операторов на коммерческой основе.

Операторами могут быть владельцы или арендаторы зданий или сооружений (складов, распределительных центров, складских помещений, офисов, служб грузоперевозчиков и так далее), построенных на этой территории.

Логистические центры также должны быть оснащены всеми средствами, необходимыми для проведения указанных выше процессов.

Очень важно, чтобы логистический центр управлялся одним нейтральным юридическим лицом (предпочтительно государственно-частным партнерством) для обеспечения синергии и коммерческого сотрудничества. Наконец, логистический центр должен соответствовать европейским стандартам и показателям качества для того, чтобы обеспечить базу для принятия эффективных коммерческих и устойчивых логистических и транспортных решений.

Широкое разнообразие логистических концепций в зарубежной литературе привело к появлению множества терминов, аналогичных понятию «логистический центр», это:

- Грузовые деревни (freight villages) – в США, ЕС;
- Логистические центры (Centre de logistique), Логистические платформы (Plates-formes Logistiques / Multimodales) – во Франции;
- Интерпорто (Interporti) – в Италии;
- Центр товародвижения (Güterverkehrscentren (GVZ)) – в Германии;
- Логистический парк (Logistics park), Грузовая платформа (Platform freight terminal) – в некоторых европейских и американских странах;
- Координационные грузовые центры (Centro integrado de mercancías), Транспортные центры (Centro de transporte), Логистическая площадь (Plaza logística) – в Испании;
- Центр железнодорожного сообщения (Rail Service Centre (RSC)) – в Голландии;
- Транспортный центр (Transport centre) – в Дании.

В настоящее время одной из актуальных задач для производителей транспортных услуг, взаимодействующих в конкурентных условиях, является оценка и повышение уровня качества. В связи с тем, что понятие «качество» является субъективным, следует отметить существование различных трактовок термина.

В словаре качество определяется как:

- Одна из основных логических категорий, являющаяся определением предмета по характеризующим его, внутренне присущим ему признакам; то, что делает предмет таким, каков он есть (в философии).
- Совокупность свойств и признаков, определяющих соответствие образцу, пригодность к чему-либо (о лицах и вещах).
- Степень ценности, пригодности, соответствия тому, каким следует быть (о вещах).
- Качество – это совокупность определенных признаков, свойств, особенностей и ли качеств, которые отличают предмет или явление от других и придающих ему конкретную определенность.

Разработка проблем развития региональной транспортной инфраструктуры в настоящее время встречается с определенными трудностями. Это связано с тем, что качественные бизнес-планы по большинству программных объектов отсутствуют.

Например, из 12720 крупных объектов, предоставленных в транспортной инфраструктуре России, менее 10% имели хоть какое-то бизнес-обоснование. Одна из причин заключается в том, что разработка качественного бизнес-плана требует немалых средств (порядка 30 тыс. USD), однако статьи расходов на эти цели и в таком объеме у предприятий нет, так как объект еще не включен в программу финансирования капитальных затрат.

В результате получается замкнутый круг: объект не включается в программу, так как нет бизнес-плана, бизнес-план не разрабатывается, так как не

«узаконено» средство на его разработку. Имеющиеся бизнес-обоснования объектов, предоставляемых для включения в программу, не связаны между собой. Кроме этого, некачественный бизнес-план является одним из условий финансовых нарушений.

Проблемы транспортной инфраструктуры региона требует программно-целевого метода решения, целесообразность которого определяется:

- структурой транспорта, объединяющей различные виды транспорта, и его особой, системообразующей ролью в развитии экономики и социальной сферы региона;

- большими финансовыми затратами и длительными сроками окупаемости инвестиционных проектов;

- возможностью концентрации ресурсов на приоритетных задачах, направленных на решение системных проблем и создание условий для комплексного развития всех видов транспорта.

Риски, возникающие с различными вариантами решения проблем транспортного комплекса, как системообразующей инфраструктуры, прежде всего связаны с безопасностью функционирования и развития социально-экономической системы региона.

Решение проблем транспортной инфраструктуры программно-целевым методом позволяет снять внутренние угрозы, которые могут возникнуть в транспортном комплексе и окажут существенное воздействие на снижение экономической безопасности.

При развитии транспортного комплекса необходимо учитывать состояние и возможности экономики, а также лучшую мировую практику развития транспортной инфраструктуры. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортной инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижается.

Для России с учетом объективных тенденций ее экономики более приемлема схема с использованием собственного научно-технического потенциала и привлечением иностранных инвестиций и технологий. В этом случае необходима поддержка государства в финансировании приоритетных направлений, реформировании высшей школы, создании особых экономических зон для предприятий, при этом они должны быть размещены на территории всей страны, а не только в конкретных регионах (скорее решение данного вопроса лежит в компетенции региональных властей), развитии крупных холдингов, развитии инновационной инфраструктуры и т.д.

Список используемых источников:

1. Власов А.В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта. Путеводитель предпринимателя. 2015. № 27. С. 129-134.
- Власов А.В., Илюхина С.С. Развитие российских региональных систем железнодорожных пассажирских сообщений с использованием зарубежного опыта (на примере Österreichischen

- Bundesbahnen AG.; Deutsche Bahn AG.) МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 1 (25). С. 141-146.*
3. Власов А.В. Развитие региональных транспортно-логистических систем на железнодорожном пассажирском транспорте. *Научный альманах. 2016. № 2-1 (16). С. 121-125.*
4. Духно Н.А., Корякин В.М. Теория транспортного права. Монография. Москва, 2016.
5. Кушнир А.М. Уровень и качество жизни в современных условиях // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях. 2015. С. 52-57.
6. Рустамова И.Т., Власов А.В. Совершенствование процесса функционирования логистической системы управления грузовыми перевозками. 2016. № 1. С. 44-47.
7. Соловьев Е.Н., Власов А.В. Межфирменная кооперация как механизм формирования и развития предпринимательских сетей в России // Наука и образование в XXI веке. 2013. С. 152-160.
8. Хмелев В.В., Иванов К.Ю., Паньшин А.И., Власов А.В., Раппопорт А.В., Гайкалов С.И., Сафонова М.Е., Тихонова Т.Ю., Дургарян Л.А., Загурская С.Г., Марголина Я.Г., Бавина Л.Г. Л.Г., Чернышева Н.В. Транспортное обеспечение в туризме. Москва, 2012.
9. Харламова Ю.А. Новые возможности транссиба в новом шелковом пути // Вестник транспорта. 2016. № 1. С. 8-9.

© 2016, Власов А.В.

Появление, формирование и функционирование
транспортно-логистических комплексов

© 2016, Vlasov A.V.

The emergence, formation and functioning of
transport-logistic complexes