РАЗДЕЛ III. МЕНЕДЖМЕНТ

Шмелев А.С., Акимов И.Д.

Международные транспортные коридоры России, аспекты их формирования и развития

Государственный университет управления
(Россия, Москва)

doi: 10.18411/lj-30-11-2017-08

idsp: 000001:lj-30-11-2017-08

Аннотация

В данной работе приведен анализ особенностей международных транспортных коридоров и их назначения в национальной и международной логистике. Также рассматриваются виды, задачи, развитие и классификация МТК.

Ключевые слова: логистика, международный транспортный коридор, регион, страна, транспортные перевозки, транспортная система, прибыль, товарооборот, путь.

Развитие и распространение трансграничной, международной и национальной логистики пространств и границ, ее поступательной эволюцией цепей поставок и систем в соответствии с ее миссией, целями, задачами, функциями, интегральной логикой, принципами, методами и возможностями, технологиями и операциями в настоящее время охватывает практически все государства, континенты и регионы [1-4].

Общее экономическое развитие любого региона во многом зависит от уровня его транспортного освоения, качественного и надежного функционирования его товаропроводящих сетей и их составляющих структур [5]. И здесь огромное значение имеют международные транспортные коридоры. Они надежно соединяют различные страны, обеспечивая их экономическое, культурное и научно-техническое сотрудничество, рост индустриальной мощи, как показывает внешнеторговая статистика международного маркетинга и логистики на них приходится основной торговый оборот экспорта и импорта в мире [6]. Но международные транспортные коридоры - это не только экономические выгоды здесь и сейчас. Это еще и потенциальная гарантия безопасности и успешного развития любого государства в перспективе на долгие годы вперед, как показывает теория и практика логистики [7,8].

Под понятием "международный транспортный коридор" (или, сокращенно, МТК) понимают сложную транспортную систему, которая проложена по важнейшему направлению движения транспорта. Эта система предполагает комбинирование разных его видов - автомобильного, железнодорожного, морского, а также трубопроводного [1].

Как показывает практика, международные транспортные коридоры наиболее эффективно эксплуатируются в пределах единых экономических зон, таможенных союзов [9,10]. Самая густая сеть МТК на сегодняшний день характерна для европейского региона (в особенности - для Восточной и Центральной Европы) [1]. Этому, в частности, поспособствовало принятие странами ЕС новой транспортной политики в 2005 году. Немаловажную роль в этой новой концепции отвели морским транспортным путям. Формирование международных транспортных коридоров стало актуальным в тот момент, когда потребности в крупных международных перевозках товаров существенно выросли. Такие коридоры, как правило, имеют важнейшее значение для развития как грузового, так и пассажирского транспорта страны или целого региона.

Развитие международных транспортных коридоров важно не только с позиций коммерческих выгод. Ведь транснациональные транспортные перевозки приносят не только прибыль и существенный доход государству, по которому они проходят. Они

также стимулируют поступательный рост и развитие военной, промышленной, сельскохозяйственной, научной отрасли государств. Кроме этого, МТК способствуют и активному расширению социальной и экономической инфраструктуры регионов, по которым они проходят.

Во многих экономически развитых индустриальных странах вопрос транспортной политики и транспортной безопасности поставлен на самый высокий уровень приоритетности. России тоже следует брать с них пример в этом аспекте.

Какие же главные задачи должны выполнять международные транспортные коридоры? Их можно выделить несколько: 1) Обеспечение качественных, надежных и удобных транспортных перевозок для всех участников экономических отношений. 2) Предоставление своеобразных "мостов", возможностей для осуществления полноценного товарного оборота, пассажирского потока между государствами. 3) Участие в формировании военной и экономической безопасности стран и целых регионов. На последнем пункте следует остановиться более детально. Дело в том, что военная безопасность и экономическая мощь любой без исключения территории очень сильно зависят от уровня развития её транспортной сетки. Простыми словами: чем больше в государстве автомагистралей, железных дорог и станций, морских гаваней и аэродромов (грузовых перегрузочных комплексов) - тем проще организовывать оборону, подвозить, перемещать технику, оружие, воинских частей и подразделений, а также ресурсы в случае внешней военной агрессии.

К главнейшим МТК евразийского региона можно отнести следующие транспортные коридоры: МТК "Север - Юг", охватывающий скандинавские страны, государства Центрально-Восточной Европы, европейскую часть России, Прикаспийский регион, а также страны Южной Азии. Транссибирская магистраль (или МТК "Транссиб") - это важнейший коридор, проходящий по просторам России и связывающий страны Центральной Европы с Китаем, Казахстаном и Корейским полуостровом. Имеет несколько ответвлений на Киев, Санкт-Петербург, Улан-Батор. МТК № 1 (панъевропейский) - связывает важные города Прибалтики - Ригу, Калининград и Гданьск. МТК № 2 (панъевропейский) - связывает такие города, как Минск, Москва и Нижний Новгород. В будущем планируется продолжение коридора до Екатеринбурга. МТК № 9 (панъевропейский) - соединяет между собой Хельсинки, северную столицу России - Санкт-Петербург, Москву и Киев. Все международные транспортные коридоры имеют свои обозначения - индексы. К примеру, МТК "Север - Юг" присвоен индекс NS, "Транссиб" - TS и так далее [1].

По территории нашей страны проходит несколько МТК. Так, например, важнейшие международные транспортные коридоры России - это "Северный морской путь", МТК "Приморье-1", МТК "Приморье-2". Транспортный коридор под названием "Северный морской путь" соединяет важные города России - Мурманск, Архангельск и Дудинку. Имеет международное обозначение - SMP. МТК "Приморье-1" проходит через Харбин, Владивосток, Находку и выходит к важным портам Тихоокеанского региона. МТК "Приморье-2" соединяет города Хунчунь, Краскино, Зарубино и также выходит к портам Восточной Азии [11].

В современном мире существует три мощных полюса экономического развития: Североамериканский, Европейский и Восточноазиатский. И Россия, находясь в выгодном географическом положении между этими важными полюсами, должна воспользоваться этой ситуацией и наладить регулярные транспортные перевозки по своей территории. Иными словами, именно наша страна обязана связать эти мировые центры развитыми, технически оснащенными и современными транспортными коридорами.

России вполне по силам взять и завязать на себя почти все основные евразийские транспортные потоки. Эксперты прогнозируют, что при правильной реорганизации отечественной транспортной системы этого можно достичь уже за 15-20 лет. В России есть все условия для этого: относительно густая сеть железной дороги, разветвленная

система автомобильных магистралей, наличие относительно густой сетки судоходных рек. Однако процесс эффективного формирования транспортных коридоров включает в себя не только расширение транспортной сетки, но и её существенную модернизацию, а также логистику и безопасность перевозок, использования достижений эволюции цепей поставок и товаропроводящих сетей в логистике [12], интегрированного и гармонизированного единства транспортных и хронометрических (кинетических) потоковых процессов переноса вещества, энергии, информации, финансов и момента импульса [13], современных информационных технологий и программного обеспечения [14-16], инновационных решений [17] и логистического консалтинга [18].

Международный транспортный коридор "Север - Юг" обеспечивает связь стран Балтийского региона с Индией и Ираном. Индекс этого транспортного коридора: NS. Главным конкурентом этого коридора является морской транспортный путь через Суэцкий канал. Однако МТК "Север - Юг" имеет несколько ощутимых преимуществ. Прежде всего, этот сухопутный маршрут вдвое короче по расстоянию, а значит, перевозки грузов этим путем обходятся значительно дешевле и быстрее.

На сегодняшний день особенно активным участником данного транспортного коридора выступает Казахстан. Страна использует его для транспортировки своих экспортных товаров (в первую очередь, зерновых) в страны Персидского залива. Общий же товарооборот этого коридора оценивают в 25 миллионов тонн груза ежегодно.

Таким образом, следует отметить, что развитие международных транспортных коридоров имеет огромное значение для любого региона мира. Создание и эффективная эксплуатация таких коридоров преследует конкретные цели не только экономические, но и культурные, демографические и военно-стратегические.

Данная работа выполнена в соответствии с учебными и научными планами по специальности отраслевой менеджмент, специализации логистика управление цепями поставок в научной школе кафедры логистики ГУУ [19] и в продолжении исследований авторского коллектива [20,21].

1. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
2. Воронов В.И., Воронов А.В., Лазарев В.А., Степанов В.Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
3. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. – 316 с.
4. Воронов В.И., Воронов А.В. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов. Управление. 2015. Т.3 № 2. С. 27-36.
5. Воронов В.И., Воронов А.В. Международные товаропроводящие сети. Маркетинг. 2013. № 6 (133). С. 20-28.
6. Воронов В.И., Воронов А.В., Ермаков А.А. Внешнеторговая статистика в развитии международного маркетинга и логистики. Маркетинг. 2014. № 1 (134). С. 90-96.
7. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Учебное пособие / Москва, 2014.
8. Логистика: тренинг и практикум. Аникин Б.А., Вайн В.М., Водянова В.В., Воронов В.И., Гапонова М.А., Ермаков И.А., Ефимова В.В., Заичкин Н.И., Кравченко М.В., Пузанова И.А., Родкина Т.А., Серова С.Ю., Серышев Р.В., Федоров Л.С. Учебное пособие / Москва, 2014.
9. Лазарев В.А., Воронов В.И. Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана [текст]: учебное пособие: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Менеджмент» - 080200 / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М. : ГУУ. 2013. -173 с.

10. Лазарев В.А., Воронов В.И. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: монография: / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М. : ГУУ. 2014. -158 с.
11. Voronov V.I., Voronov A.V., Lazarev V.A., Reva N.I. Preconditions of the logistic structures formation in the far east and their integration with countries of the asian-pacific region ВестникВГУЭС. Научный журнал № 1 – 2002 г. ISBN 5-8224-0052-3.
12. Воронов В.И., Воронов А.В. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике ЛОГИСТИКА. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. 2013 №, 2. Украина. Харьков.
13. Лысенко Л.В., Шаталов В.К., Минаев А.Н., Лысенко А.Л., Горбунов А.К., Коржавый А.П., Кашинский В.И., Воронов В.И., Гульков А.Н., Паничев А.М., Лысенко С.Л. Закон телепортации – единство транспортных и хронометрических (кинетических) процессов переноса вещества, энергии и момента импульса. Депонированная рукопись № 23. 25. 09. 2013г.
14. Воронов В.И., Лазарев В.А. Информационные технологии в коммерческой деятельности. Часть 1. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000 г.- 104 с.
15. Воронов В.И., Лазарев В.А. Информационные технологии в коммерческой деятельности. Часть 2. (учебное пособие). Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002 г. -112 с.
16. Родкина Т.А. Логистика информационных потоков: состояние и перспективы. Вестник Университета (Государственный университет управления). 2012. №5. С. 144-148.
17. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянок Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015– стр. 2-4.
18. Воронов В.И., Пичейкина А.С. Основные аспекты логистического консалтинга. Вестник университета (Государственный университет управления). 2007. Т. 1. № 19. С 151-159.
19. Ермаков И., Филиппов Е., Белова С. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ. Логистика. 2014. № 10 (95). С. 71-75.
20. Электронный ресурс, режим доступа: <http://fb.ru/article/180533/mejdunarodnyie-transportnyie-koridoryi-rossii-formirovanie-i-razvitie-mejdunarodnyih-transportnyih-koridorov>- Свободный.
21. Акимов И.Д. Исследование выбора надежной транспортной компании. «Тенденции развития науки и образования» 31 октября 2017 г. Часть 2 Изд. НИЦ «Л-Журнал», 2017. - 48с.
22. Шмелев А. С. Аспекты анализа рекламных потоков, как логистических. «Тенденция развития науки и образования» 31 октября 2017 г. Часть 2 Изд. НИЦ «Л-Журнал», 2017. -48с.

Кабанов Ф.О., Исаченко И.П.

Логистика как инструмент повышения конкурентоспособности компании

ФГБОУ ВПО «Государственный университет управления»

(Россия, Москва)

doi: 10.18411/lj-30-11-2017-09

idsp: 000001:lj-30-11-2017-09

Аннотация

В данной работе авторы рассказывают о сущности логистики, её роли в производительности и конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: логистика, конкуренция, производительность, правила логистики, инструмент.

Состояние современной мировой экономики находится на своем пике жестокой конкурентной борьбы. Любое предприятие борется любыми способами за то, чтобы быть лидером в своей сфере деятельности и получать прибыль выше, чем ее предприятия-конкуренты. У практически всех хорошо развитых и известных предприятий существует и функционирует целый штаб высококвалифицированных специалистов, которые занимаются стратегическим развитием компании – менеджеры по развитию. Но при этом не стоит забывать о том, что для стабильной, эффективной и высокопродуктивной работы всей компании необходимо, чтобы каждый отдел занимался своими конкретными задачами и выполнял специализированные функции. Так, например, практически во всех современных организациях существует логистический отдел, который занимается планированием, организацией, управлением и контролем поступающего на предприятие потока материальной продукции и соответствующего информационного потока.