

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2021, №6, Том 13 / 2021, No 6, Vol 13 <https://esj.today/issue-6-2021.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/09ECVN621.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Коварда, В. В. Логистический потенциал России в условиях трансформаций мировой экономики: проблемы и перспективы / В. В. Коварда, Р. А. Лаптев, Е. А. Болычева // Вестник евразийской науки. — 2021. — Т. 13. — № 6. — URL: <https://esj.today/PDF/09ECVN621.pdf>

For citation:

Kovarda V.V., Laptev R.A., Bolycheva E.A. Logistic potential of Russia in the context of transformations of the world economy: problems and prospects. *The Eurasian Scientific Journal*, 13(6): 09ECVN621. Available at: <https://esj.today/PDF/09ECVN621.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

Выполнено в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (тема № 1.13.20Ф «Концептуальные основы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации в условиях цифровизации: контуры пространственных преобразований»)

УДК 338; 339

ГРНТИ 06.51.25; 06.51.51; 06.51.65; 06.51.77; 06.52.13

Коварда Владимир Васильевич

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Доцент
Кандидат физико-математических наук, доцент
E-mail: kovarda@yandex.ru

Лаптев Роман Алексеевич

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Доцент кафедры «Таможенного дела и мировой экономики»
Кандидат исторических наук, доцент
E-mail: LaptevR@yandex.ru

Болычева Елена Александровна

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Доцент
Кандидат экономических наук
E-mail: boly4eva2012@yandex.ru

**Логистический потенциал России
в условиях трансформаций мировой экономики:
проблемы и перспективы**

Аннотация. В статье проанализированы вопросы развития логистического потенциала России, в т. ч. в рамках международного транзита. Кратко охарактеризовано состояние мировой логистики, определены проблемные аспекты. Выявлена особая перспективность развития логистической системы России, ее интеграции с мировой системой, в результате чего национальная система может стать ключевым драйвером экономического роста.

В первой части работы проведено исследование современного этапа развития международных перевозок и международной логистики в целом. Определена уязвимость существующих магистралей, вызванная интенсификацией и возрастанием объемов международного движения, а также глобальными трансформациями, спровоцированными пандемией. В дополнение отмечено наличие товаров, которые могут быть классифицированы как уязвимые или подверженные риску перебоев в поставках. В связи с этим, например, Китай

развивает проект «Один пояс — один путь», объединяющий сухопутную составляющую «Экономический пояс шелкового пути» и морскую (Морской шелковый путь XXI в.).

При этом отмечено, что у России имеются предпосылки для расширения своего логистического потенциала в рамках международного транзита.

Во второй части статьи проведен анализ логистического потенциала России в условиях трансформации мировой экономики, предварительно определены точки зрения на сам термин.

Выявлены проблемные аспекты функционирования национальной логистической системы, связанные как с отставанием от уровня передовых технологий в этой сфере, так и недофинансированием в целом. В связи с этим, в последнее десятилетие был разработан ряд государственных программ по развитию логистической инфраструктуры и т. п. Отдельные нормативные правовые документы рассмотрены в работе, в частности, задачи реализации Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. При этом указывается, что в логистической системе России сочетается как государственная, так и частная инициатива, однако, все чаще формируются проекты в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП).

В заключительной части работы сформулированы основные выводы.

Ключевые слова: логистическая система; международный транзит; шелковый путь; северный морской путь; логистическая инфраструктура; транспортный коридор

Введение

Современный этап развития мировой экономики характеризуется высокой степенью динамизма, а категория «конкурентоспособность» относится как к отдельным хозяйствующим субъектам, комплексам и отраслям, так и к различным территориям, образующих социально-экономические системы (регион, государство и т. д.). В этой ситуации, к сожалению, в период после развала СССР Российская Федерация как правопреемница в 1990-х гг. поступательно отставала от технико-технологического развития мировой экономики, что, в свою очередь, приводило и к проблемам экономического характера. Многие ученые отмечали значительный разрыв между национальной экономикой России, основным объектом доходов которой был экспорт ресурсов, и тенденциями в мировой, направленных на развитие инноваций.

При этом Российская Федерация остается самой большой по площади и сочетанию разнообразных природных ресурсов государством мира, системное осознание чего представляется исключительно важным в настоящее время: в мировой экономике происходит трансформация, а Россия пытается упрочить свои конкурентные позиции в международных экономических отношениях. Географическое положение России позволяет сделать вывод о значительном транзитном потенциале территории, т. е. обладании страной логистическом потенциале, который особенно важен в условиях развития международной кооперации, когда степень локализации в одной стране невелик, а хозяйствующие субъекты являются звеньями международных цепочек создания стоимости. В значительной степени положительным фактом является расположение России между Европой и Азией, в связи с чем особое развитие в последнее время получают проекты транзитного значения (морские (в основном, Северный морской путь) и сухопутные (железнодорожный и автомобильный транспорт)). Так, К.С. Чумляков отмечает, что Россия обладает уникальными возможностями участия в международном транзите посредством одновременного присутствия в Европе и Азии (особенно в условиях зависимости ЕС от промышленного производства Китая). В этих условиях привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на российские транспортные коммуникации представляется наиболее перспективным [1]. В рамках Петербургского

международного экономического форума в 2017 г. (ПМЭФ,17) указали на возможность ускорения экономического роста за счет расширения объема транзитных международных перевозок. В свою очередь, на Восточном экономическом форуме в сентябре 2021 г. было заявлено, что логистика является своеобразной «новой нефтью» российской экономики, международные транспортные коридоры как основной драйвер роста. При этом, особенно отметили Северный морской путь в качестве перспективного транспортного коридора для всего мира¹. В научном сообществе также придерживаются такого мнения, так, П.Е. Раровский отмечает: «Для России с ее развитой системой коммуникаций и экспортно-ориентированной экономикой эффективная торговля транспортными услугами при перемещении внешнеторговых и транзитных товаропотоков является стратегической задачей» [2]. Таким образом, что большинство экспертов придерживаются представленных выше мнений, однако указывают и на серьезные проблемы, ограничивающие развитие международной логистики в России. Так, А.Ю. Попадюк и Е.К. Коровяковский делают вывод о высокой значимости доверия к финансовой системе государства как фактора развития рынка транспортно-логистических услуг и экономики страны в целом [3]. Смольянинова Е.Н. отмечает актуальность проблемы современной складской логистики в России [4]. В отношении автодорожной инфраструктуры отмечено в докладе «Транспортная инфраструктура и экономический рост» Центра экономики инфраструктуры от 2019 г., где указано, что по качеству автодорожной инфраструктуры Россия идет следом за Эфиопией и находится на 104 месте в 2018 г. (поднявшись со 123 места) (по Международному рейтингу конкурентоспособности, который разрабатывается Всемирным экономическим форумом), при этом по связности дорожной сети — Россия на 38 месте, а по инфраструктуре в целом Россия занимает 51 позицию. Это означает, что в России критически мало дорог высших технических категорий и высока протяженность дорог в ненормативном состоянии, особенно это касается региональной и местной сети².

В свою очередь, руководитель департамента мультимодальных перевозок международной транспортно-логистической компании «Траско» Д. Моисеев отмечает высокие тарифы, значительные сложности по отправке контейнеров по ж/д магистралям из Китая в Россию (зачастую преимущество отдается иным маршрутам), дефицит контейнерного парка и т. д. как основные проблемы рынка контейнерных перевозок³.

Можно по-разному относиться к высказанным мнениям и международным рейтингам, но однозначно одно — Россия в силу своего географического положения имеет уникальные возможности по развитию международного транзита, при этом имеются и ограничивающие факторы, требующие их учета.

Современное развитие международных перевозок и международной логистики в целом

Логистические системы в международной торговле сформированы и функционируют достаточно успешно, изменяясь в соответствии с трансформацией мировой экономики. Так, например, цифровизация процессов осуществления хозяйственной деятельности

¹ Логистика — «новая нефть» российской экономики: международные транспортные коридоры как основной драйвер роста <https://forumvostok.ru/news/logistika-%C2%ABnovaja-neft%C2%BB-rossijskoj-ekonomiki-mezhhdunarodnye-transportnye-koridory-kak-osnovnoj-drajver-rosta/>.

² Транспортная инфраструктура и экономический рост. — М. Издательство Перо, 2019. — 142 с. <https://infraeconomy.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomicheskij-rost.pdf>.

³ Основные проблемы рынка контейнерных перевозок — высокие тарифы и сложности с отправкой грузов по железной дороге из Китая в Россию <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/osnovnye-problemy-rynka-konteynernykh-perevozok-vysokie-tarify-i-slozhnosti-s-otpravkoy-gruzov-po-zh/>.

характеризуется активным внедрением информационных технологий в логистическую деятельность, в частности, в рамках системы цифровой прослеживаемости на базе технологии блокчейн. Так, С.И. Лашко и др. указывают, что международная логистика не ограничивается перевозками и складированием — на сегодняшний день она является подобием концепции управления потоками грузов между странами [5].

Однако, современный этап развития мировой экономики характеризуется значительной степенью нестабильности, а, порой, и разбалансировки, во многом обусловленной пандемией и вытекающими из нее последствиями в виде различного рода ограничений. В результате нарушаются параметры поставок, например, ритмичность, сроки, динамика стоимости. В журнале «Эксперт» № 41(1224) отмечено, что в отчете, подготовленном специалистами Венского института международных экономических исследований, сказано, что 435 из 4706 продуктов, торгуемых в мире, могут считаться рискованными (причем на них приходится около 25 % стоимости мировой торговли) [6]. Продукт классифицируется как уязвимый или подверженный риску перебоев в поставках, когда данные о торговле им показывают структурные недостатки. Структурной слабостью является ситуация, например, когда продукт производится и экспортируется только одной страной или небольшим числом стран. В таком случае, если одна из этих стран внезапно лишается возможности экспорта своей продукции (причины могут быть разнообразны: стихийный бедствия, политические трансформации (потрясения) и т. п.), страны-импортеры сталкиваются или могут столкнуться с сокращением поставок.

Следует отметить, что значительная часть из 435 товаров, является высокотехнологичной продукцией, значительная доля которой производится в Китае и других странах Юго-Восточной Азии. Так, например, Тайвань де-факто обладает монополией на производство полупроводников. Однако, в списке «435» имеется и низко- и среднетехнологичная продукция (от резинового клея до машин для фильтрации и очистки газов и спектрометров).

Таким образом, можно определить очевидность потенциальных проблем возрастания рисков в глобальных производственно-сбытовых цепочках. При этом даже при наличии ряда поставщиков (экспортеров) традиционные логистические каналы обнаруживают свою уязвимость (наиболее яркий пример, история с контейнеровозом Evergreen, перекрывшего Суэцкий канал), при этом замена или альтернатива недостаточно разработана. Своеобразной альтернативой является экономический пояс Шелкового пути, который можно рассматривать как наследие сквозного маршрута, соединившего все великие цивилизации Старого Света — Китай, Индию, Ближний и Средний Восток и Европу [7]. Некоторые авторы уточняют, называя систему маршрутов как «Новый шелковый путь», отмечая появление этого понятия (The New Silk Road) в 2009 г. в США. Главной заявленной целью «нового шелкового пути» является создание условий для наращивания торговых связей между странами Центральной и Южной Азии [8]. В настоящее время Китай реализует крупнейшую в истории страны экономическую инициативу «Один пояс—один путь», объединившую воедино две составляющие: сухопутную — Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) и морскую — Морской Шёлковый путь XXI в. (МШП) [9]. Глобальный национальный проект призван объединить всю страну, чтобы построить масштабный транспортный коридор. Морская составляющая проекта «Один пояс — один путь» имеет большое практическое значение для Китая. Морская экономика занимает важное место в структуре национальной экономики: 90 % внешней торговли страны осуществляется водным транспортом, причём импортируется около 60 % потребляемой нефти, значительная часть которой перевозится танкерами. Однако, в настоящее время наблюдаются определенные трудности в транспортировке морским путем по традиционным путям, в результате чего железнодорожные грузоперевозки Китай — Европа также продолжают пользоваться спросом на фоне загруженности морских терминалов и продолжающимися

задержками в портах. По данным Национальной комиссии по развитию и реформам Китая, в апреле 2021 г. количество отправок поездов по Шелковому пути выросло на 24 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 года (это 117 тыс. TEU (двадцатифутовый эквивалент), что на 33 % больше показателя за апрель прошлого года, сообщает The Loadstar)⁴.

При этом Современный Морской Шёлковый путь остается важной частью глобального плана по возрождению древнего Шёлкового пути, соединяющего Китай со странами Персидского залива и Средиземного моря. Сеть инфраструктурных проектов создаст крупнейший в мире экономический коридор с объёмом производства до 21 трлн долл. и населением, превышающим 4,4 млрд человек, или 63 % населения мира [9]. Однако сообщение со странами бассейна Средиземного моря имеет рискованный характер, обострившийся в период происшествий в Суэцком канале, когда контейнеровоз перекрыл водную артерию и заблокировал пролив, парализовав движение на этом пути (повлекло возрастание цен, страховых выплат, нарушение сроков поставки и т. п.).

В сложившейся ситуации Россия имеет предпосылки развития собственного транзитного потенциала как в рамках одного из направлений Шелкового пути железнодорожным транспортом по территории Российской Федерации до Черноморских портов (например, Новороссийского), так и посредством транспортировки по Северному морскому пути (Севморпуть, СМП). Так, распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2019 года № 3120-р утвержден план развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. Принятые решения направлены на создание инфраструктурных условий для дальнейшего развития Северного морского пути и прибрежных территорий⁵.

Таким образом, в мировой экономике продолжают трансформационные процессы, ускоренные пандемией коронавируса, которые являются катализатором динамики международной логистики. Сложившуюся тенденцию стремятся использовать в своих целях ряд стран, наращивая финансирование логистической инфраструктуры, в т. ч. Россия.

Логистический потенциал России в условиях трансформации мировой экономики

Бережная Л.Б., ссылаясь на О.А. Фрейдмана, в работе [10] приводит следующее понятие логистического потенциала (в рамках исследования региона): логистический потенциал представляет собой совокупность факторов и объектов логистической инфраструктуры, способствующих выполнению задач оптимизации материальных потоков в рамках реализации стратегических задач регионального и национального обеспечения. Гулягина О.С. систематизировала подходы к определению сущности понятия «логистический потенциал», по итогам чего разделила на 2 группы в зависимости от подхода к их содержанию [11] (рис. 1). К подобным выводам пришла и С.Ф. Куган, отмечая, что в ресурсном подходе используются количественные характеристики потенциала, в результативном — качественные [12].

По результатам исследования О.С. Гулягина предлагает определение логистического потенциала цепи поставок как совокупной способности звеньев цепи поставок (внутренний компонент) и факторов внешней среды (внешние компоненты) обеспечивать своевременное качественное продвижение материального и сопутствующих потоков с минимальными издержками от производителя к потребителю.

⁴ Резкий рост спроса на мультимодальные перевозки из Юго-Восточной Азии в Европу через Владивосток <https://seanews.ru/2021/05/26/ru-rezkij-spros-na-multimodalnye-perevozki-iz-jugo-vostochnoj-azii-cherez-vladivostok/>.

⁵ Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года <http://government.ru/docs/38714/>.



Рисунок 1. Основные подходы к определению понятия «логистический потенциал» (составлено авторами по работе О.С. Гулягиной)

В свою очередь способность обеспечивать своевременное и качественное перемещение материальных потоков с минимальными издержками обуславливается состоянием национальной логистической инфраструктуры. Определенная часть объектов не претерпевала капитальных модернизаций с периода СССР, иные подвергались «косметическим» изменениям, третьи проходили процедуру капитального ремонта или реконструкции. Справедливости ради, в постсоветский период были созданы отдельные новые объекты, однако в совокупности со «старыми» они не полностью отвечают современным международным требованиям к логистическим системам (например, в сфере цифровизации и управления). Так, цифровая прослеживаемость движения товаров в цепочках создания стоимости, инициатором которой является государство, сейчас формируется в России, а также в масштабах ЕАЭС [13; 14]. При этом, на данный момент отсутствует широкое применение прослеживаемости национальными логистическими операторами.

По состоянию на 2014 г. уровень логистических расходов в производственном секторе оставался одним из самых высоких в мире, а совокупные внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику в стране составляют около 20 % ВВП, в то время как в Китае — 15 %, в странах Европы — 7–8 %⁶. Таким образом, степень развития логистики в России не способствует бизнесу, напротив, приводит к значительному возрастанию издержек. В результате, по состоянию на 2014 г. форсированная интеграция в международные логистические цепочки была практически невозможна.

Эти и иные причины привели к трансформации госполитики в направлении развития логистической инфраструктуры. Так, в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» к 2024 году грузопотоки по СМП должны увеличиться до 80 млн т.⁷ Таким образом, заявляется о необходимости развития северного морского пути. Основным

⁶ Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала (Совместный доклад The Boston Consulting Group и Комитета по логистике ТПП России) https://image-src.bcg.com/Images/Logistics-in-Russia_tcm9-166353.pdf.

⁷ Указ Президента РФ от 07.05.2018 N 204 (ред. от 21.07.2020) "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/.

преимуществом использования СМП в качестве транзитного маршрута является сокращение расстояния пути и времени плавания между портами в Северной Скандинавии / Европы и Северо-Восточной Азии по сравнению с традиционным южным маршрутом следования через Суэцкий канал (рис. 2).



Рисунок 2. Траектория Северного морского пути⁸

Значение СМП обусловлено и его ролью в качестве транспортного коридора вдоль евразийского арктического побережья и между евразийской Арктикой и портами назначения и рынками в Атлантике и Тихом океане. Здесь СМП может повлиять на решение проблем евразийской Арктики, связанных с недостатком инфраструктуры, а также сформировать транспортные преимущества как для Европы, так и для быстрорастущих рынков в Северо-Восточной Азии [15].

Также, Степанов отмечает, что СМП является источником значительных резервов для экономического роста — при модернизации портовой инфраструктуры и создании условий для увеличения грузовых перевозок. Свидетельством тому, что органы власти уделяют внимание вопросам развития, является увеличение количества судов ледового класса, в т.ч. предназначенных для работы в сложных климатических условиях, ПАО «Совкомфлот», основным акционером которого является Российская Федерация (82,8%)⁹. ПАО «Совкомфлот», преимущественно, осуществляет свою деятельность в рамках Северного

⁸ Северный морской путь — боль и занога запада <https://zen.yandex.ru/media/morznews/severnyi-morskoi-put-bol-i-zanoza-zapada-5b9650ca06d85100aeeeb4b2>.

⁹ Акционерный капитал <http://www.scf-group.com/investors/shares/ShareCapital/>.

морского пути. В соответствии с расширением группировки коммерческого флота в Арктике, развивается портовая инфраструктура по пути следования магистрали.

Важным аспектом явилось то, что в 2012 г. была одобрена стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., задачи реализации которой представлены на рисунке 3¹⁰. В рамках стратегии проведен SWOT-анализ, выявлены особенности портов различных бассейнов, определены направления развития и соответствующая ресурсная база.

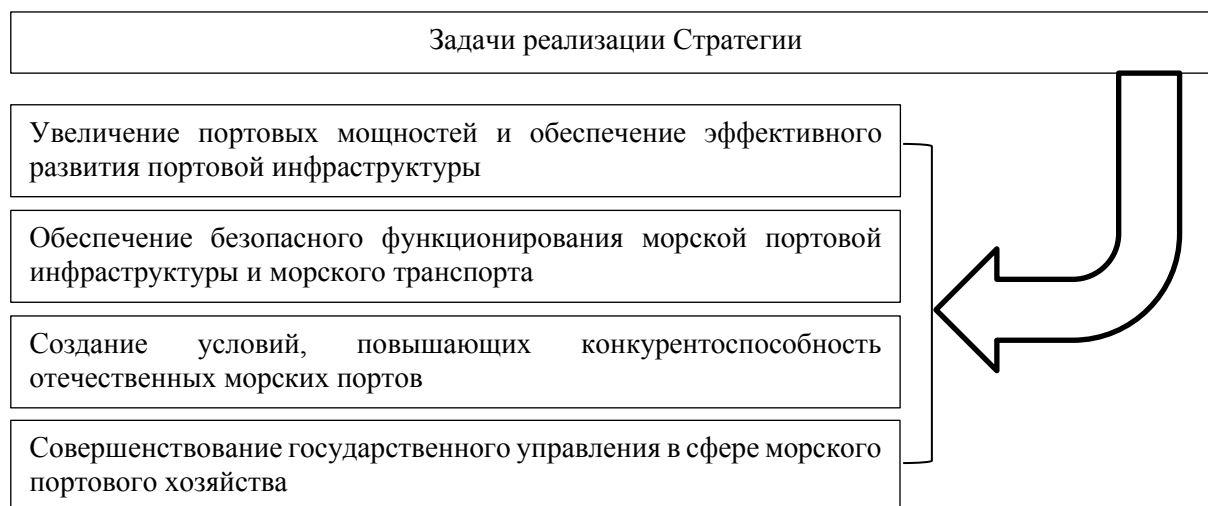


Рисунок 3. Задачи реализации «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» (составлено авторами)

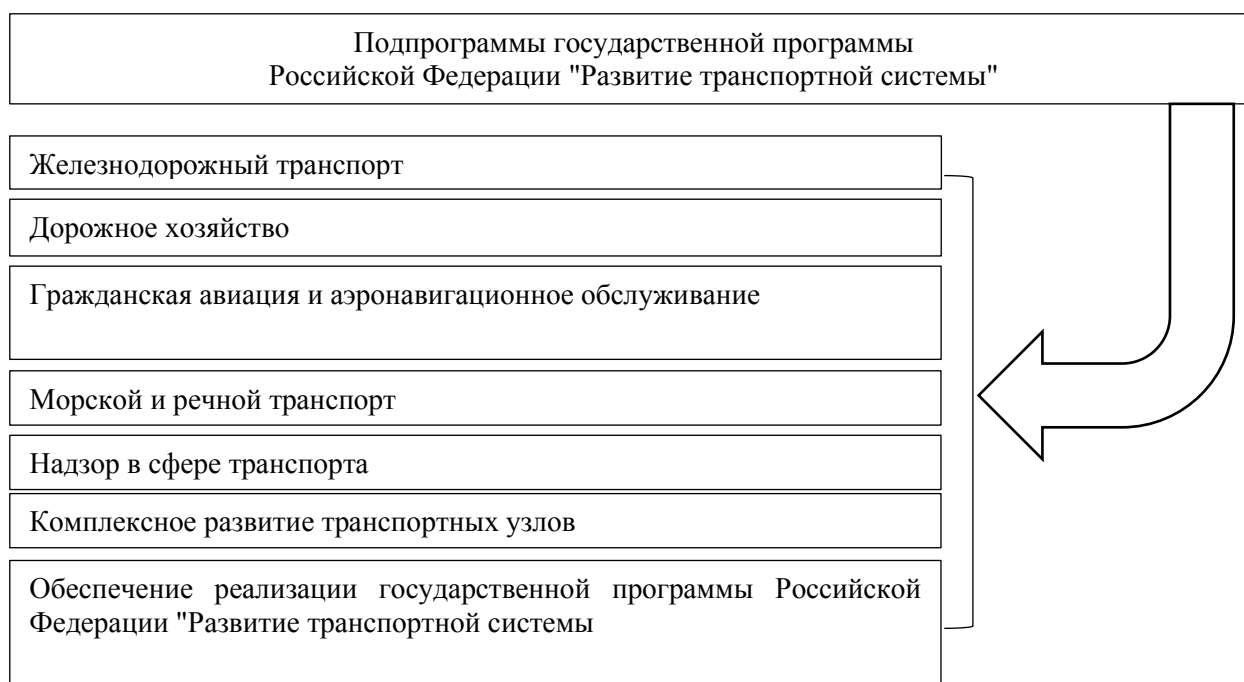


Рисунок 4. Подпрограммы государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (составлено авторами)

¹⁰ "Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года" (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/.

Таким образом, финансирование предусмотрено всех ключевых портов России различных бассейнов, что также приведет к диверсификации маршрутов и расширить выбор для заказчиков и потребителей логистических услуг. В настоящее время, часть работ уже выполнена и принесла положительные результаты, однако необходимость связи, например, портовой инфраструктуры с иными видами транспортной инфраструктуры (так, для перемещения товаров к портовой инфраструктуре необходимо осуществить расширение ж/д или автомобильной). Таким образом, развитие логистического потенциала России имеет системный характер.

В 2017 г. утверждена госпрограмма РФ «Развитие транспортной системы», в рамках которой определены подпрограммы (представлены на рисунке 4) и объем финансирования по годам на период 2018–2024 гг.¹¹

В частности, в программе приведены плановые показатели, относящиеся к международному транзиту, а также их значения на 2024 г. (рис. 5).

Показатель	Значение к 2024 г.
увеличение суммарной провозной способности	до 180 млн. тонн
увеличение объема транзитных перевозок контейнеров	до 1656 тыс. шт.
уменьшение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении "Европа — Западный Китай"	до 1,6 суток
уменьшение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении "Запад — Восток"	до 7 суток
уменьшение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок на направлении "Север — Юг"	до 2,1 суток

Рисунок 5. Отдельные показатели Федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» (составлено авторами)

В итоге, в логистической системе России сочетается как государственная, так и частная инициатива, однако, все чаще формируются проекты в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Некоторые мероприятия по развитию транспортно-логистической системы России в императиве расширения ее экспортного потенциала представлены в работе Коварды В.В. и Агамагомедовой Е.В., где они разделены по субъектам финансирования и реализации [16].

Следует также отметить, что активными участниками логистической системы России являются не только организации, непосредственно оказывающие логистические услуги и субъекты регулирования этой деятельности, но и компании по производству полувагонов, хопперов, платформ и т. д., такие, как ПАО «НПК ОВК» (Объединенная вагонная компания), АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского».

Закономерным итогом всех совместных усилий явился факт восстановления внешнеторгового товарооборота в 2021 г., о чем заявил замруководителя ФТС России

¹¹ Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 N 1596 (ред. от 23.08.2021) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/42255d75ad7c2b8a626131809912a148408038e9/.

Р. Давыдов на Международном таможенном форуме. В частности, он отметил, что прогнозируемый товарооборот превысит любой год, начиная с 2015 г. (если не произойдет форс-мажорных обстоятельств)¹². Причем заслуга ФТС России и смежных федеральных ведомств в развитии международного логистического потенциала трудно переоценить, т. к. последнее десятилетие значительные усилия таможенной службы были направлены на сокращение финансовой и административной нагрузки на участников внешнеэкономической деятельности (в частности, сократилось количество необходимых документов и затрат времени при осуществлении экспортно-импортных операций).

В рамках Восточного экономического форума (2021 г.) было заявлено, что одной из ключевых стратегических целей развития транспорта и логистики для России является наращивание транзита грузов между Азией и Европой в 10 раз к 2030 г. Там же отмечено, что в целях выполнения поставленной задачи Министерство транспорта РФ реализует проект по созданию беспилотных логистических коридоров, цифровая инфраструктура которых обеспечит безопасное движение автономных грузовиков всех мировых автопроизводителей. Стартовым участком станет М-11 «Нева» — первая в мире трасса, на всем протяжении которой к 2024 г. поедут беспилотные грузовики. Далее отработанные решения будут масштабироваться на ЦКАД, строящуюся дорогу М-12 от Москвы до Екатеринбурга и еще порядка 20 тыс. км федеральных трасс¹³. Так, поэтапно Россия построит цифровой мост между Азией и Европой. Это может стать сухопутной альтернативой Северному морскому пути, однако не конкурентом, напротив, дополнением в рамках единой системы. В данном случае особую важность представляет форсированная разработка беспилотных грузовиков, а также вопросы регулирования грузопотоков.

Вывод

Россия, используя свое географическое положение, а также экономический потенциал, направляет усилия на диверсификацию национальной экономической системы, в т. ч. развитие международной транзитной системы, соединяющую Европу и Азию (ЕС — Китай, Северная Европа — Индия и т. д.). При этом, имеются определенные факторы, затрудняющие вышеуказанный процесс. Однако, в последнее десятилетие удалось достичь значительных успехов в развитии логистической инфраструктуры, формированию и расширению международных транспортных коридоров.

ЛИТЕРАТУРА

1. Чумляков К.С. Стратегическая конкурентоспособность национальной транспортной инфраструктуры в пространстве международных транзитных перевозок // Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ), 2015. — 1. — С. 49–54.
2. Раровский П.Е. Российский экспорт транспортных услуг в современных условиях // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-eksport-transportnyh-uslug-v-sovremennyh-usloviyah> (дата обращения: 03.11.2021).

¹² В ФТС рассказали о росте товарооборота России в 2021 году <https://rg.ru/2021/10/22/v-fts-rasskazali-oste-tovarooborota-rossii-v-2021-godu.html>.

¹³ Беспилотные логистические коридоры: Россия строит цифровой мост между Азией и Европой <https://forumvostok.ru/programme/business-programme/>.

3. Попадюк А.Ю., Коровяковский Е.К. Об организации международных цепей доставки грузов // БРНИ. 2020. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ob-organizatsii-mezhdunarodnyh-tsepey-dostavki-gruzov> (дата обращения: 03.11.2021).
4. Смольянинова Е.Н., Полищук Е.В. Проблема современной складской логистики в России // АНИ: экономика и управление. 2019. № 2(27). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problema-sovremennoy-skladskoy-logistiki-v-rossii> (дата обращения: 03.11.2021).
5. Лашко С.И., Лашко Т.А. Международная транспортная логистика // Научный вестник ЮИМ. 2016. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnaya-transportnaya-logistika> (дата обращения: 04.11.2021).
6. Райтер О. Международная торговля: как пересобрать цепочки поставок // Эксперт, 2021. — № 41(1224). — С. 9.
7. Бойко И.В. Евразийская цивилизация и логистика Великого шелкового пути // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 2. С. 40–48.
8. Первухин В.В. Новый шёлковый путь // ЭП. 2014. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novuuy-shyolkovuuy-put> (дата обращения: 31.10.2021).
9. Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии № 1(40) 2017. — С. 60–81.
10. Бережная Л.Ю. Анализ логистического потенциала приграничного региона (на примере Оренбургской области) // Региональная экономика: теория и практика. 2016. № 7(430). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-logisticheskogo-potentsiala-prigranichnogo-regiona-na-primere-orenburgskoy-oblasti> (дата обращения: 31.10.2021).
11. Гулягина О.С. Экономическое содержание логистического потенциала цепей поставок // Вестник науки и образования Северо-Запада России. 2015. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskoe-soderzhanie-logisticheskogo-potentsiala-tsepey-postavok> (дата обращения: 31.10.2021).
12. Куган С.Ф. Логистический потенциал как фактор формирования конкурентоспособности региона // ТТПС. 2020. № 1(51). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskiiy-potentsial-kak-faktor-formirovaniya-konkurentosposobnosti-regiona> (дата обращения: 31.10.2021).
13. Алябьева К.В., Лаптев Р.А., Коварда В.В. Исследование особенностей функционирования территорий с особым экономико-правовым статусом как инструмента привлечения инвестиций в экономические системы регионов России: таможенный аспект // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. — 2021. — Т. 17, № 10. — С. 1929–1968.
14. Лаптев Р.А., Коварда В.В., Рогов Р.А. Основные направления развития системы прослеживаемости товаров в качестве фактора обеспечения безопасности России в условиях расширения процесса глобализации // Вестник Евразийской науки, 2020 № 1, <https://esj.today/PDF/15ECVN120.pdf> (доступ свободный).
15. Степанов Н. Модернизация портовой инфраструктуры Северного морского пути // Федерализм. 2020. Т. 25. № 3(99). С. 52–65.
16. Агамагомедова Е.В., Коварда В.В. Направления совершенствования логистической деятельности в России в императиве развития экспортного потенциала // Вестник Евразийской науки, 2021 № 3, <https://esj.today/PDF/24ECVN321.pdf> (доступ свободный).

Kovarda Vladimir Vasilievich

Southwest State University, Kursk, Russia
E-mail: kovarda@yandex.ru

Laptev Roman Alekseevich

Southwest State University, Kursk, Russia
E-mail: LaptevR@yandex.ru

Bolycheva Elena Alexandrovna

Southwest State University, Kursk, Russia
E-mail: boly4eva2012@yandex.ru

Logistic potential of Russia in the context of transformations of the world economy: problems and prospects

Abstract. The article analyzes the development of the logistics potential of Russia, incl. within the framework of international transit. The state of global logistics is briefly characterized, problematic aspects are identified. The special perspective of the development of the logistics system of Russia, its integration with the world system, as a result of which the national system can become a key driver of economic growth, has been revealed.

In the first part of the work, a study of the current stage of development of international transport and international logistics in general is carried out. The vulnerability of the existing highways, caused by the intensification and increase in the volume of international traffic, as well as global transformations provoked by the pandemic, has been determined. In addition, it noted the presence of goods that could be classified as vulnerable or at risk of supply disruptions. In this regard, for example, China is developing the "One Belt — One Road" project, which combines the land component of the "Economic Belt of the Silk Road" and the sea (Maritime Silk Road of the XXI century).

At the same time, it was noted that Russia has the prerequisites for expanding its logistics potential within the framework of international transit.

In the second part of the article, the analysis of the logistics potential of Russia in the conditions of the transformation of the world economy is carried out, the points of view on the term itself are preliminarily determined.

The problematic aspects of the functioning of the national logistics system are identified, associated with both the lagging behind the level of advanced technologies in this area, and underfunding in general. In this regard, in the last decade, a number of state programs have been developed for the development of logistics infrastructure, etc. Certain regulatory legal documents are considered in the work, in particular, the tasks of implementing the Strategy for the Development of the Sea Port Infrastructure of Russia until 2030. At the same time, it is indicated that both state and private initiatives are combined in the logistics system of Russia, however, more and more often projects are being formed within the framework of public-private partnership (PPP).

In the final part of the work, the main conclusions are formulated.

Keywords: logistic system; international transit; silk road; northern sea route; logistics infrastructure; transport corridor