

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

2021, №3, Том 13 / 2021, No 3, Vol 13 <https://esj.today/issue-3-2021.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/24ECVN321.pdf>

DOI: 10.15862/24ECVN321 (<https://doi.org/10.15862/24ECVN321>)

Ссылка для цитирования этой статьи:

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). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/24ECVN321

For citation:

Agamagomedova E.V., Kovarda V.V. (2021). Directions for improving logistics activities in Russia in the imperative of developing export potential. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 3(13). Available at: <https://esj.today/PDF/24ECVN321.pdf> (in Russian) DOI: 10.15862/24ECVN321

УДК 338; 339

ГРНТИ 06.52.13; 06.52.17; 06.51.65

Агамагомедова Елена Владимировна

ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова»
Новороссийский филиал, Новороссийск, Россия
Доцент
Кандидат экономических наук
E-mail: bezuglaia.e@yandex.ru

Коварда Владимир Васильевич

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

Направления совершенствования логистической деятельности в России в императиве развития экспортного потенциала

Аннотация. Расширение международной торговли, динамизм географии внешнеторговых операций подталкивает к трансформации транспортно-логистической системы ВЭД. Современный этап развития мировой экономики выделяет транспортно-логистическую систему страны в качестве ключевого фактора конкурентной борьбы на мировых рынках, что влечет за собой противостояние национальных государств за формирование/участие, например, транзитных путей перемещения товаров. В этих условиях исключительную важность представляют объекты транспортной и логистической инфраструктуры, степень их развития, динамика инвестирования.

По данному направлению Россия отстает от передовых экономически развитых и развивающихся стран, а объем инвестирования значительно ниже многих экономик мира. В связи с этим, в научном сообществе имеется мнение, что логистика ВЭД России без форсированного роста может стать сдерживающим фактором развития экспортного потенциала страны.

В результате исследования выявлены как сравнительно недостаточная (в соответствии с мировыми стандартами) стоимость объектов логистической инфраструктуры, так и ограниченный объем инвестиций, что представляет собой ключевой фактор сдерживания

развития отрасли. В дополнении к вышесказанному, в указанной сфере ощущается дефицит компетентных кадров, а также требуется совершенствование системы подготовки соответствующих сотрудников.

В итоге, Россия по состоянию на 2018 г. занимала только 75 место (из 160 стран) в мире в рейтинге Logistic Performance Index (LPI), что, несмотря на динамику, является крайне низким для государства с широкими как экспортными, так и транзитными возможностями.

Во второй части работы сформулированы основные пути развития экспортного потенциала России посредством совершенствования транспортно-логистической деятельности. Среди всех направлений, особое внимание следует уделить процессам инвестирования в создание или модернизацию объектов логистической инфраструктуры посредством формирования системы финансирования на базе механизмов государственно-частного партнерства. В этом аспекте исключительно важным представляется развитие как государственного механизма цифровой прослеживаемости движения товаров в цепочках перевозки, так и частных. Одновременно, с позиции государства следует направить усилия на трансформацию бизнес-среды в векторе условий безбарьерности.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система; логистика ВЭД; экспортный потенциал; цифровая прослеживаемость; государственно-частное партнерство; территории с особым экономико-правовым статусом

Введение

Логистика ВЭД развивается по мере развития как национальной и мировой экономики, так и по степени интеграции страны в международные отношения. Важными стимулирующими либо, напротив, сдерживающими факторами являются валютные курсы, векторы движения международного спекулятивного капитала и т. п., которые оказывают значительное влияние на динамику внешней торговли. При этом, имеются товары, международная торговля которыми практически не останавливается (но может иметь как повышающие, так и понижающие тенденции). В России — это продукция сырьевого характера (углеводороды, металлы, древесина и т. п.). К тому же, Россия, помимо торговли товарами собственного производства, имеет важное геополитическое положение и значительный транзитный потенциал, что неизбежно предъявляет повышенные требования к транспортно-логистической системе страны. Недостаточное внимание к проблемам в данной сфере может стать причиной ограничения участия государства в международном разделении труда, сдерживающим фактором развития его экспортного потенциала. Так, Стримовская А.В. указывает на связь роста экономики и развития благосостояния страны и активности рынка транспортно-логистических услуг [1]. В свою очередь, Izwan Azmi и др. говорят, что функциональная эффективность логистики оказывает влияние на уровень успешности [2]. Филина В.Н. отмечает, что, в многом, стремительное развитие международной торговли явилось следствием технического прогресса на транспорте [3]. Горнова Л.А. обращает внимание, ссылаясь на зарубежный опыт, что потребность в комплексном предоставлении транспортного обслуживания является наиболее перспективным направлением развития транспортной отрасли [4].

Таким образом, логистическая деятельность является одним из ключевых факторов конкурентоспособности и долгосрочного развития как хозяйствующего субъекта, так и государства. Однако, авторы научных работ рассматривают как проблемы логистических решений конкретных компаний, так и в целом регионов и национальных экономик, не уделяя внимания влиянию логистической системы на реализацию экспортного потенциала государства.

Анализ современного состояния логистики России

В докладе «Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала»¹, транспортные издержки в конечной стоимости продукции в России являются одними из самых высоких в мире, что ярко заметно по данным рисунка 1.

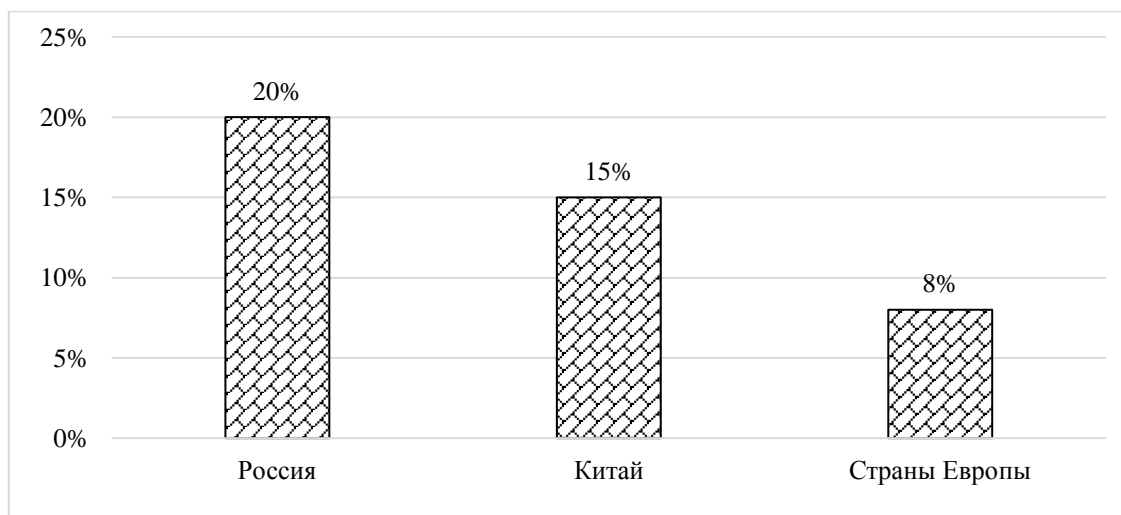


Рисунок 1. Совокупные внутренние и внешние затраты на транспорт и логистику, в % ВВП (составлено авторами)

На величину удельного веса логистических издержек существенное влияние оказывает площадь страны, протяженность транспортных путей, их состояние и т. п. Однако, данный аргумент верен лишь отчасти, т. к., не отрицая степень воздействия вышеотмеченных факторов, на размер транспортных расходов и их долю в конечной цене товаров оказывает первоочередное влияние сравнительно низкая эффективность транспортно-логистической системы государства. Подтверждением этому являются результаты опроса, проведенного Бостонской консалтинговой компанией (группой, БКГ) и торгово-промышленной палатой России (ТПП России), в котором 34 % бизнесменов указали, что удельный вес издержек компаний на транспортно-логистические услуги составляет порядка 10 %, а 26 % (т. е. более четверти опрошенных) отметили, что уровень расходов на транспорт и логистику не менее 30 %.

На эффективность логистической системы страны оказывают влияние определенные факторы, несоответствующее значение которых (в т. ч. недооценка при разработке мероприятий) может стать неким барьером на пути роста результативности. Так, ряд экспертов совместно с представителями предпринимательского сообщества выделяют основные барьеры (препятствия) в области развития транспортно-логистических услуг, которые систематизированно можно представить в виде рисунка 2.

Особое внимание аналитики обращают на недостаток инвестиций в развитие логистической инфраструктуры, откуда вытекает фактор недостаточного качества и невысокой эффективности таких элементов инфраструктуры, как терминалы и склады. По этой же причине недостаточно развиты и сами логистические компании как в отношении комплекса предоставляемых услуг, так и компетентностного формирования кадрового потенциала, что, в конечном итоге, уменьшает масштаб их деятельности.

¹ 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.

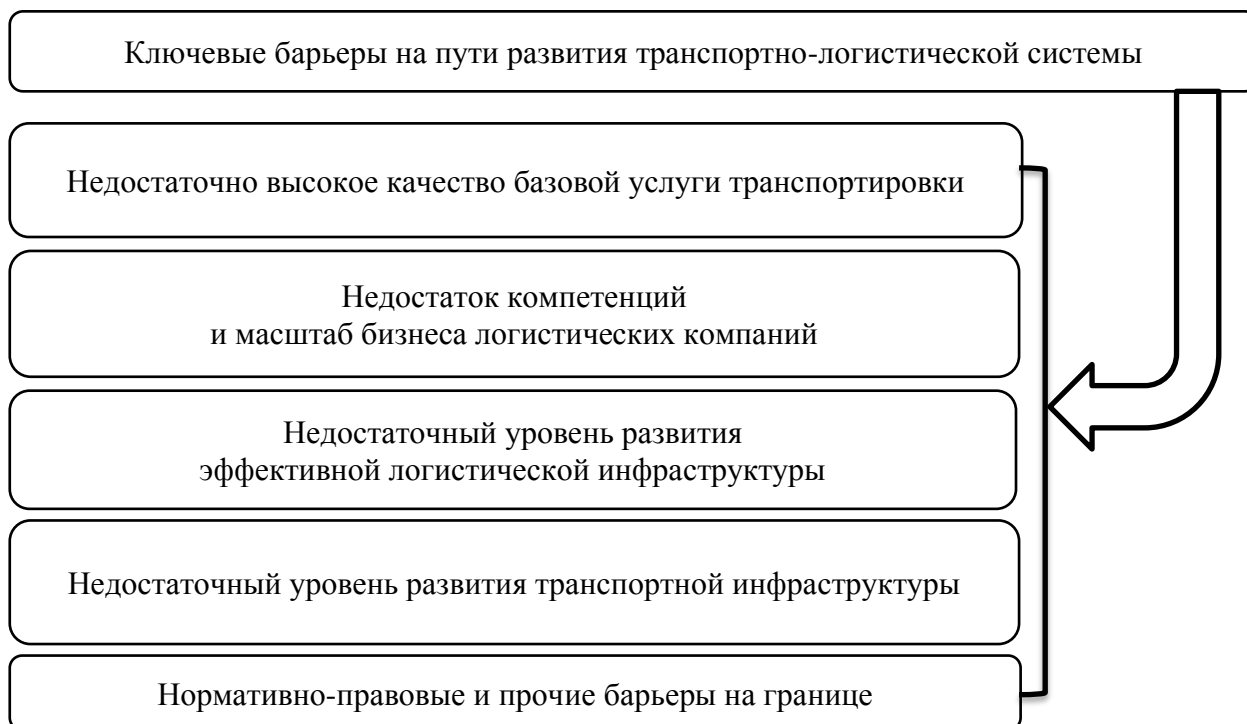


Рисунок 2. Ключевые барьеры на пути развития транспортно-логистической системы (составлено авторами)

Так, согласно исследованиям, проведенным БКГ, в 2013 г. инвестиции в транспортную инфраструктуру составляли 2,2 % ВВП, что меньше экономически развитых стран (например, в сравнении с США на 0,8 %, ЕС — на 0,7 %), и значительно меньше в сопоставлении с данными Китая — 3,9 %. Более поздние исследования показывают продолжение представленной на рисунке 3 ситуации, когда инвестиционная деятельность Китая в сфере транспортной инфраструктуры превышает аналогичные показатели в ряде экономически развитых странах, а данные России свидетельствуют о возрастании отставания страны.

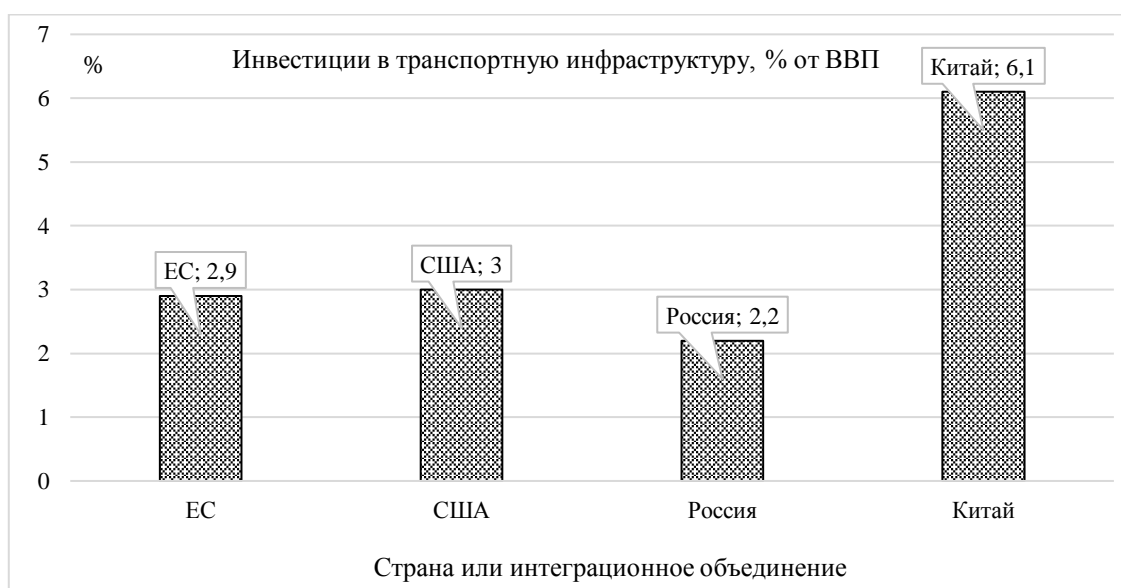


Рисунок 3. Инвестиции в транспортную инфраструктуру в России и других странах (составлено авторами по Докладу¹)

По мнению McKinsey Global Institute (MGI), совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять порядка 70 % ВВП, чтобы развитие инфраструктуры осуществлялось в соответствии с мировыми тенденциями. В итоге, все страны можно разделить на две группы — ниже и выше отмеченного значения. Если стоимость объектов инфраструктуры менее 70 %, то следует наращивать инвестиции в инфраструктуру опережающими темпами, в противном случае (стоимость объектов инфраструктуры более 70 % ВВП) имеется возможность несколько сократить объем инвестиций (распределение некоторых стран представлено на рисунке 4).

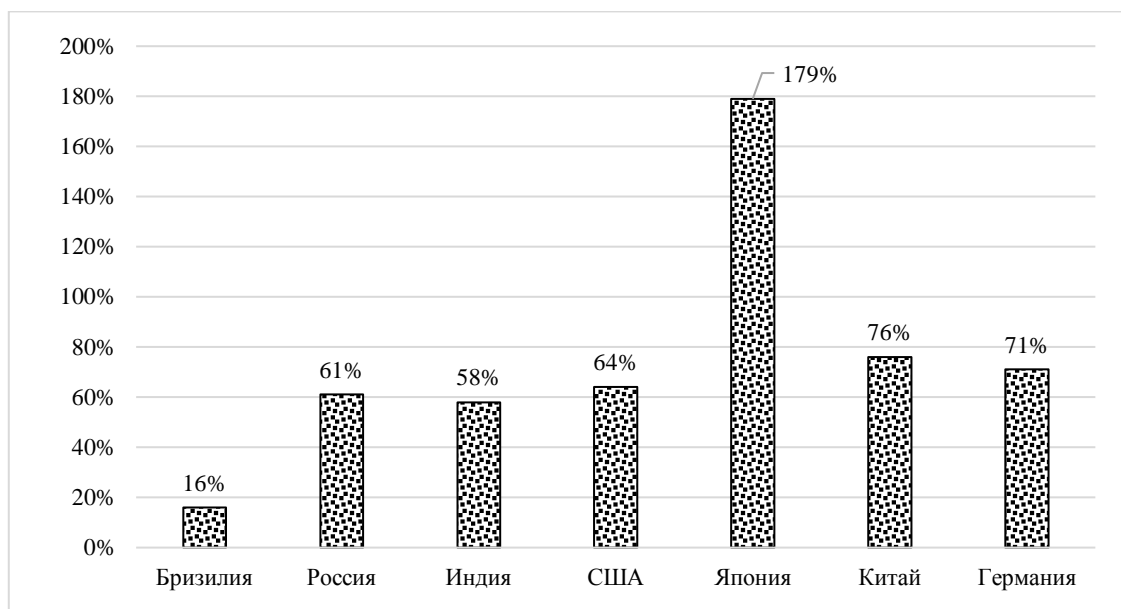


Рисунок 4. Совокупная стоимость активов транспортной инфраструктуры, в % от ВВП (составлено авторами)

Прогнозы, выполненные исследователями G20 INITIATIVE, подтверждают выводы, сделанные McKinsey о значительном разрыве между фактическими (2,9 % мирового ВВП) и необходимыми (3,6 % мирового ВВП) инвестициями в транспортную инфраструктуру.

В Докладе ЦЭИ «Транспортная инфраструктура и экономический рост» указывается, что многие страны недофинансируют развитие национальной инфраструктуры по причине нехватки ресурсов со стороны правительства [5]. Исследование БКГ указывает, что при сохранении текущих темпов расходов на инфраструктуру во многих странах мира в ближайшие два десятилетия возникнет значительный дефицит долгосрочных инвестиционных ресурсов, необходимых ежегодно для достаточного и сбалансированного воспроизводства соответствующей инфраструктуры.

Еще одним сдерживающим фактором (по мнению значительного числа экспертов) является барьеры, связанные с соблюдением таможенных формальностей, а также тарифные условия и правовые нормы на границе. Следует отметить, осознание, что таможенное администрирование в России является существенным сдерживающим фактором экономического роста, было отмечено еще в 2012 г. на встрече Президента РФ и представителей Деловой России, в результате чего был разработан ряд дорожных карт (эффективность их реализации оценивается позицией России в рейтинге Doing Business). Таким образом, за период 2012–2020 г. качество таможенного администрирования значительно улучшилось, однако по мнению некоторых предпринимателей, процедура пересечения таможенной границы ЕАЭС еще остается сдерживающим фактором.

Всемирный банк осуществляет анализ развития логистической системы посредством экспертных оценок (по результатам опроса более тысячи международных транспортно-экспедиторских компаний). Степень или уровень прогресса государства в указанном рейтинге предоставляет возможность проанализировать активность страны на внешних рынках.

Динамика позиции России рейтинге Logistic Performance Index (LPI) представлена на рисунке 5 [6].

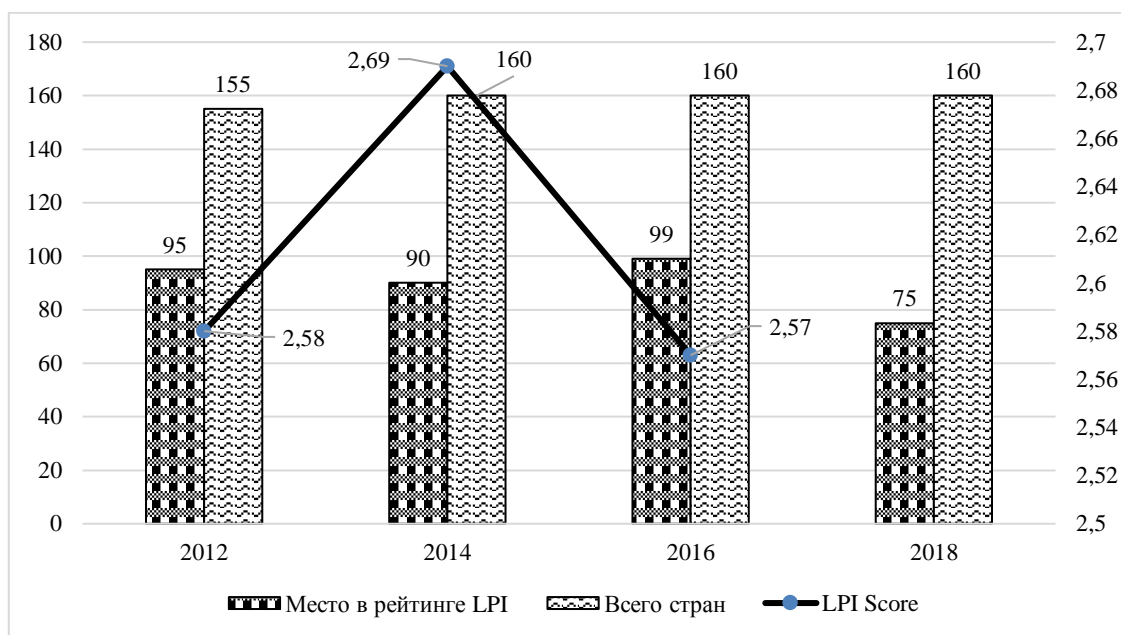


Рисунок 5. Динамика позиции России рейтинге Logistic Performance Index (LPI) (составлено авторами)

Следует отметить, что в расчете общего индекса индикаторов используется система из шести показателей. При этом, наибольшие достижения за анализируемый период произошли по показателям «Инфраструктура» (характеризует качество торговой и транспортной инфраструктуры) и «Своевременность» (характеризует соблюдение сроков поставок грузов). По показателю «Инфраструктура» в 2018 г. Россия заняла 61 место, в то время, как в 2016 г. значение составляло 94-е место, т.е. прогресс составил 33 позиции. По показателю «Своевременность» в 2018 г. страна находилась на 66 месте, а в 2016 г. — 87 место (прогресс — 21 позиция).

Помимо вышеуказанных показателей в расчете общего индекса индикаторов используются следующие:

- «Таможня» (эффективность работы таможенных органов, 97-е место);
- «Международные перевозки» (простота организации международных поставок товаров, 96);
- «Отслеживание» (отслеживание прохождения грузов, 97).

Следует отметить, в 2019 г. уже наблюдается замедление (в некоторых случаях — отрицательный рост) международной торговли (особенно к концу года, что, отчасти, связано с эпидемиологической обстановкой в Китае). По итогам 2020 г. (предварительные результаты) ожидается еще более глубокий спад мировой торговли и внешнеэкономической деятельности, что, возможно, лишь усиливается уже существовавшими ранее тенденциями, отраженных в аналитических докладах и обзорах за 2019 г. При этом, стремление национальных правительств стимулировать экономический рост посредством поддержки спроса за счет дополнительной

помощи населению (иногда в СМИ часть такой помощи называют «вертолетными деньгами») уже привело к росту уровня инфляции (в России 23 апреля 2021 г. Центральный банк РФ принял решение о повышении ключевой ставки на 50 б.п. до 5,0 % в качестве меры по борьбе с инфляцией²).

Особенной спецификой российской логистики ВЭД является наличие определенных проблем отношений экспортеров и транспортных компаний, которые кратко представлены на рисунке 6.

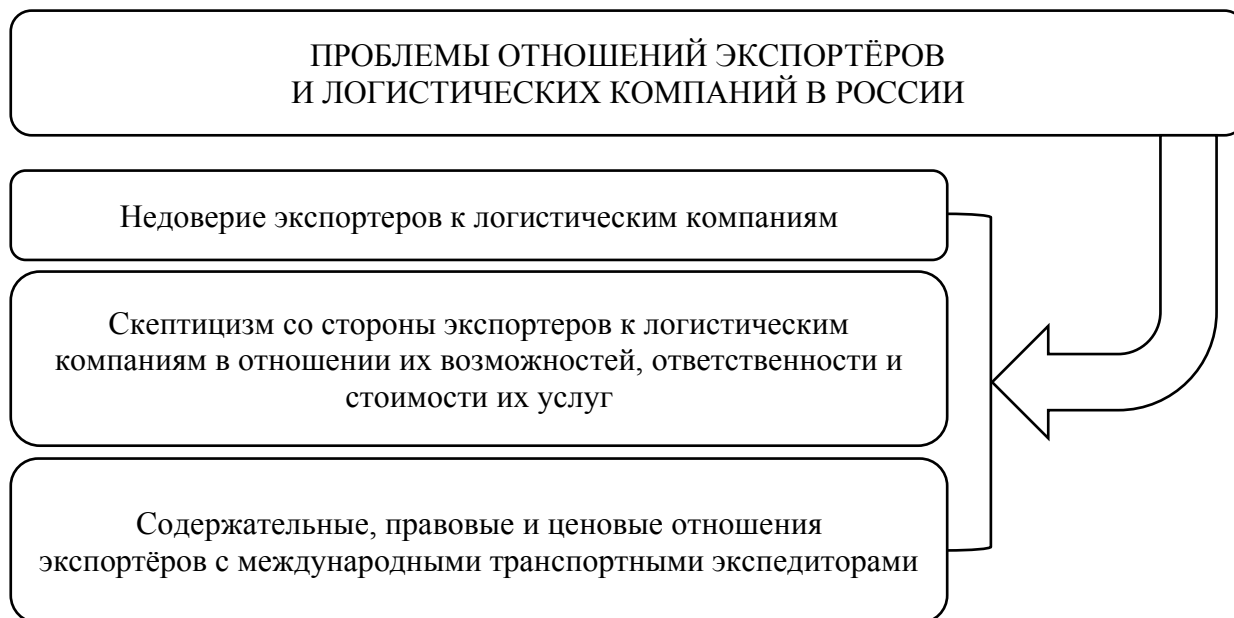


Рисунок 6. Проблемы отношений экспортёров и логистических компаний в России (составлено авторами по [7])

Наличие первой проблемы связано с возникновением ситуаций, когда экспортер зачастую не решается обратиться к специалистам за разъяснением транспортных условий предстоящего контракта купли-продажи — он опасается утечки конфиденциальной коммерческой информации к конкурентам или любым третьим лицам (относительное недоверие в деловых отношениях). Более того, уже в процессе работы с экспедитором (т. е. после вступления с ним в договорные отношения) экспортёр старается (делает разнообразные попытки) не раскрывать всю необходимую информацию экспедитору, что приводит к неувязкам в исполнении логистических операций, и, в итоге, — к взаимным убыткам сторон. Наглядным примером могут служить факты экспорта продукции из Сибири в центральные провинции Китая через портовую систему Балтийского моря, что не всегда является показателем некомпетентности транспортного экспедитора — вполне возможно, это было транспортным условием заключенного экспортного контракта.

Вторая проблема связана со скептическим отношением к логистическим компаниям, оценке их возможностей, степени их ответственности и адекватности ценовой политики. Особенно наглядным вышеуказанные проблемы проявляются в период увеличения стоимости перевозок (доставки) более чем на 10 %. В такой ситуации вместе с наличием недоверия и определенных подозрений к экспедиторам приводят к тому, что экспортер самостоятельно организует цепи поставок. В результате, зачастую, такие попытки экспортеров приводят к еще большим финансовым, материальным, временным (период поставки) и репутационным

² Банк России принял решение повысить ключевую ставку на 50 б.п., до 5,00 % годовых <https://www.cbr.ru/press/keypr/>.

издержкам. Исключение, в основном, составляет доставка экспортной продукции в рамках ЕАЭС с использованием простых схем одним видом транспорта (чаще всего, автомобильным или железнодорожным), т. е. унимодальная перевозка в пространстве ЕАЭС³. Следует отметить, что по оценкам ряда экспертов, практически каждый начинающий участник ВЭД сталкивается с такими неудачными попытками самостоятельно организовать экспортные перевозки и управлять ими.

Содержательные, правовые и ценовые отношения экспортёров с международными транспортными экспедиторами являются третьей проблемой. Если рассматривать проблему покомпонентно, т. е. сначала с содержательной точки зрения, то экспортер должен передать логистической компании всю необходимую информацию о предстоящей поставке. В данной ситуации подразумевается, что экспедитор осуществляет всю работу за экспортера, то только более оптимальным образом ввиду профессионализма (т. е. эффективнее, быстрее, с более низкими затратами при соответствующем уровне качества и надежности). В такой ситуации сокрытие (неполное предоставление) информации от экспедитора существенным образом окажет влияние на результативность транспортной логистики. При этом, экспортер в обязательном порядке должен иметь четкое представление о национальном законодательстве в части экспедиторского права. В результате, чем больше полезной информации о нормативном правовом регулировании деятельности экспедиторов и о договорах транспортного экспедирования, тем больше степень уверенности и надежности в отношениях с логистическими компаниями (провайдера логистических услуг). К тому же, экспортеру необходимо провести анализ ценовой политики всех сегментов рынка логистических услуг, учитывая, что цены международных перевозчиков в различных регионах мира следует исследовать заранее (могут различаться), чтобы внести коррективы при ценообразовании экспортируемой продукции.

В итоге, экспортеру в настоящее время целесообразно решить все вышеуказанные проблемы, чтобы иметь возможность спокойно поручить экспорт продукции профессиональным участникам международных рынков транспортных и транспортно-вспомогательных услуг. Подавляющая часть экспортеров не напрямую сотрудничают с перевозчиками, а большинство перевозчиков не контактируют напрямую с заказчиками транспортных услуг. В итоге, согласно данным ЮНКТАД, посредством реализации услуг международных экспедиторов экспортируется 75–80 % мирового товаропотока несырьевой продукции. При этом, оставшиеся 20–25 % экспортеров также используют услуги логистических провайдеров, однако последние являются составной дочерней частью интегрированных международных структур.

Стафеева Н.П. подходит к анализу перспектив развития транспортно-логистической отрасли России с позиции управления рисками. При этом автор отмечает, что логистика на современном этапе развития России представляет собой систему сложных взаимодействий, образующихся в процессе движения товарно-материальных ценностей, между разноплановыми и разноуровневыми элементами системы, находящимися на значительном удалении друг от друга и нередко функционирующими в принципиально отличающихся условиях. Результаты анализа функционирования логистической отрасли России, проведенного Стафеевой Н.П., позволил ей выявить основные проблемы, среди которых особого внимания требуют следующие: неразвитая логистическая инфраструктура; неэффективность цепей поставок; отсутствие четкого планирования логистики; неэффективность СУР. В связи с этим, в табличной форме представлены как сами основные проблемы функционирования логистической отрасли России, так и факты проявления (таблица 1).

³ Модальные перевозки // <http://tamozhnya-info.ru/other/modalnye-perevozki.html>.

Таблица 1

Основные проблемы функционирования логистической отрасли России

Наименование проблемы	Проявление проблемы
Неразвитая логистическая инфраструктура	Наличие определенных барьеров для создания эффективной сети, развития логистической отрасли и экономики в целом
Неэффективность цепей поставок	Низкая конкурентоспособность промышленности, одной из причин которой является невысокая степень проработки логистических аспектов
Отсутствие четкого планирования логистики	Отсутствие или недостаточная синхронизации фактических продаж с планами, производствами и закупками, значительный лаг коррекции производства и закупок при нестабильном спросе; малое количество «качественных» поставщиков; срывы и невозможность качественного планирования транспортной логистики и т. д.
Недостаточная эффективность СУР, используемой ФТС РФ	Работа системы направлена исключительно на выявление рисков поставок, которые могут принести экономический ущерб государству

Составлено авторами по [6]

В итоге, наличие проблемных аспектов в развитии логистики ВЭД, особенно при экспортных операциях, приводит к увеличению издержек и снижению конкурентоспособности отечественной продукции на внешних рынках [8]. В результате чего можно подчеркнуть, что логистическая деятельность заслуживает особого внимания на всех уровнях управления государства и хозяйствующего субъекта.

**Основные пути развития экспортного потенциала России
посредством совершенствования транспортно-логистической деятельности**

Органы управления государством России в лице ответственных руководителей осознают важность развития транспортно-логистического потенциала страны с целью дальнейшей полноправной интеграции в мировой рынок и расширения экспорта и транзита. Отчасти, это подтверждается сравнительно недавними документами, разработанными и принятыми к исполнению органами власти. Так, в 2019 г. Распоряжением Правительства РФ от 14.08.2019 г. № 1797-р утверждена «Стратегия развития экспорта услуг до 2025 года»⁴. Причем, отмечая перспективы развития производства экспортоориентированной продукции многие эксперты, аналитики и практики рынка указывают, что логистика может явиться сдерживающим фактором. Представители органов власти высказывают солидарность с такой позицией, что можно определить по многим информационным ресурсам. Так, например, 31 октября 2017 г. первый заместитель министра сельского хозяйства России Джамбулат Хатуов на совещании по вопросам совершенствования экспортной логистики указал, что перспективы расширения производства сельхозпродукции связано с эффективностью реализации экспортного потенциала, где особенно важное значение имеет уровень развития транспортной инфраструктуры и формирование практики взаимодействия между субъектами всего экспортного процесса [9].

В рамках национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт» предполагается реализация ряда федеральных проектов⁵, в т. ч. под названием «Логистика международной торговли», который направлен на повышение конкурентоспособности

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 14.08.2019 N 1797-р (ред. от 13.05.2021) «Об утверждении Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года») http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_331686/.

⁵ "Паспорт национального проекта (программы) "Международная кооперация и экспорт" (утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 N 16) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319212/.

отечественной продукции на мировых рынках посредством снижения затрат на логистические операции, конечным итогом которого должно стать формирование высококачественной (как в стоимостном, так и временном измерении (затраты времени)) товаропроводящей системы (как для товаров отечественного производства, так и для транзита).

Одним из основных мероприятий, которое должно быть реализовано к 2024 г., является строительство и модернизация 36 пунктов пропуска через государственную границу РФ, а также устранение логистических ограничений. В основе анализа запланированных или уже реализованных мероприятий со стороны государства, а также с учетом исследования практики логистической деятельности в России, сформулируем основные направления развития транспортно-логистической системы страны в императиве повышения эффективности использования экспортного потенциала (рисунок 7).

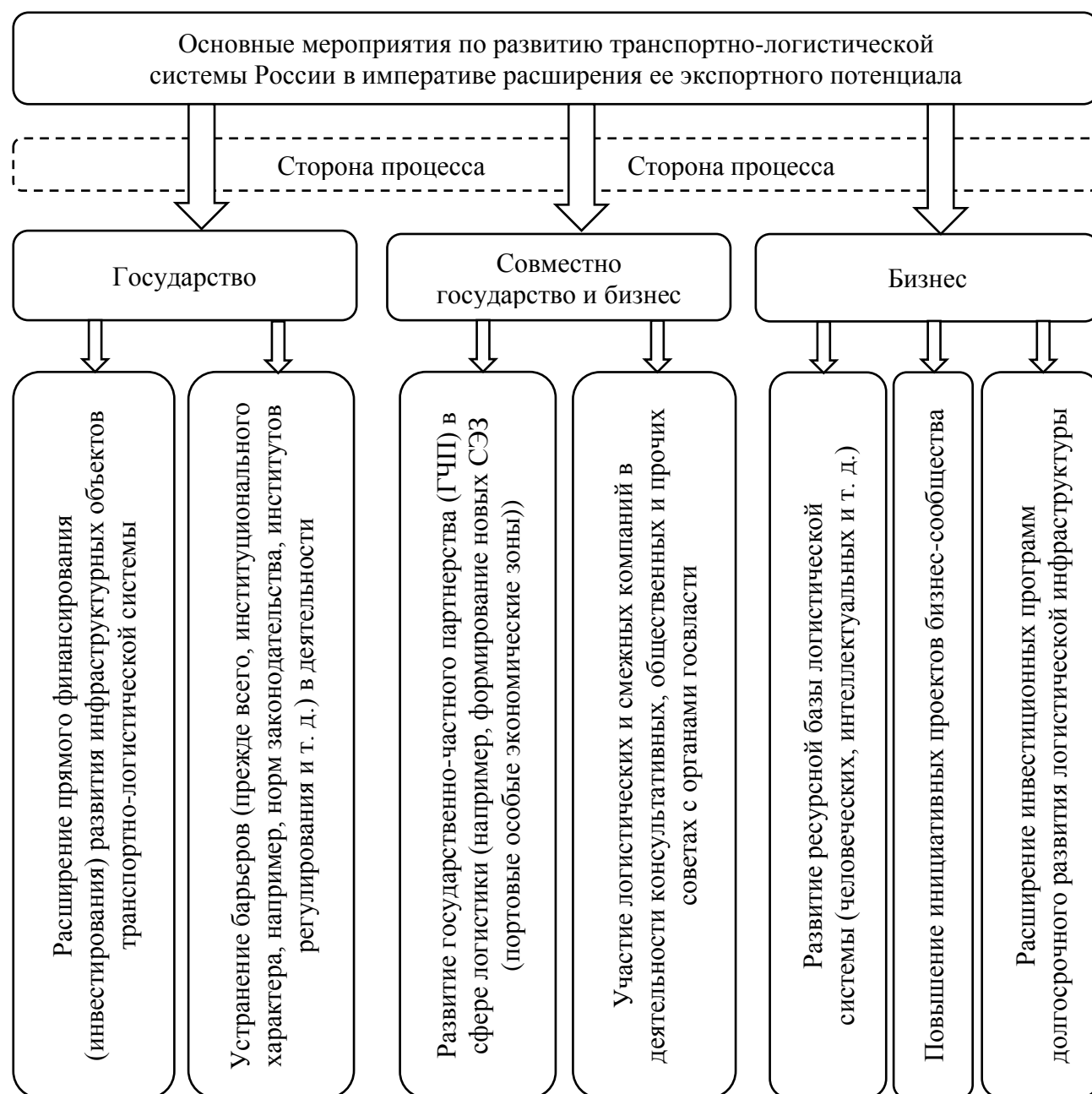


Рисунок 7. Основные мероприятия по развитию транспортно-логистической системы России в императиве расширения ее экспортного потенциала (составлено авторами)

Условно все основные направления и мероприятия в области долгосрочного развития транспортно-логистической системы России можно разделить на три вектора по субъектам (основным реализаторам): со стороны государства, в рамках взаимодействия государства и бизнеса, со стороны представителей предпринимательского сообщества.

Мероприятия, желательные к реализации со стороны органов власти РФ, отражены в соответствующем федеральном проекте. В данном случае особое значение (помимо несомненно важного и крайне необходимого прямого финансирования строительства и модернизации объектов транспортно-логистической системы) приобретает устранение барьеров, возникающих в рамках осуществления соответствующей деятельности [10]. Определенное сдерживающее воздействие оказала эпидемия новой коронавирусной инфекции (пандемии по оценкам ВОЗ), однако в целом, в рамках стратегии удастся реализация основных мероприятий. К 2023 г. планируется внедрение электронного документооборота при перевозке грузов по международным транспортным коридорам (МТК).

При этом, процесс динамики регуляторных мер должен иметь обратную связь, что требует развития взаимодействия государства и соответствующего предпринимательского сообщества. Еще одним вектором расширения сотрудничества является формирование новых территорий с особым правовым статусом (в рамках реализации механизма ГЧП), деятельность резидентов которых имеет транспортно-логистическую направленность. Среди подобных территорий можно выделить свободные экономические зоны портового типа (в России две — ОЭЗ «Ульяновск» (Ульяновская обл.) и ОЭЗ «Оля» (Астраханская обл.)) [11], территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), а также практику функционирования свободного порта Владивосток. Также, определенный интерес может представлять такой инструмент, как свободный склад.

В рамках вышеприведенных механизмов реализации концепции ГЧП возможно развитие инвестиционной деятельности в целях развития логистической системы, ее отдельных объектов, в интересах расширения (содействия развитию) экспорта отечественной продукции, а также соответствующих услуг, например, в рамках транзита. Минимальной задачей является достижение такого состояния транспортно-логистической системы, когда она не только не будет являться барьером для экспорта, но и иметь потенциальные возможности обслуживать его рост [12–13].

В то же время, инициатива должна быть обоюдно (а взаимодействие с органами госвласти позволит корректировать векторы), что накладывает определенные обязательства на организации транспортно-логистической системы. Так, динамика мировых тенденций, рост уровня конкуренции на рынке неизбежно требует совершенствования деятельности в направлении цифровизации процессов и развитии человеческого капитала. Цифровые технологии уже активно расширяют возможности как компаний производителей, так и обслуживающих движение товаропотоков, а государство, со своей стороны, предпринимает усилия по выводу экономической системы страны на новый технологический уровень, основанный на информационных технологиях. В итоге, направления движения бизнеса и органов власти совпадают, однако цели, задачи и скорость реализации значительно отличаются. Так, режим прослеживаемости движения товаров в цепочках создания стоимости (как на документальной основе, так и на физической) в России активно развивается с 2015 г. (документальная прослеживаемость реализуется с 2015 г., физическая — расширяется по настоящее время, а в 2015 г. запускались пилотные проекты) [14]. Основными целями выступают повышение уровня собираемости обязательных платежей (налогов, пошлин и т. п.), снижение теневого сектора экономики. При этом, мировая практика свидетельствует, что цифровая прослеживаемость, основанная, в частности, на технологии блокчейн (blockchain), активно развивается хозяйствующими субъектами (представителями частного бизнеса) с целью

оптимизации производственного процесса и управления логистикой. Так, некоторые компании посредством системы прослеживания отслеживают движение контейнеров как в точках перевалки (перегрузки), так и в процессе перемещения между ними (т. к. имеются случаи потери грузов). Данные проекты имеют частное инвестирование, либо в определенной пропорции с государственным финансированием. Одновременно с изменениями в системе работы требуется соответствующее развитие системы компетенций персонала логистических компаний, формирование нового образа мышления посредством выстраивания цепочки взаимодействия между государством, бизнесом и учреждениями высшего образования. Причем, формат такого сотрудничества может быть различным от создания и трансформации определенного комплекса заказа бизнеса для высших учебных заведений до развития собственных систем подготовки кадров (либо повышения их квалификации).

Исходя из сказанного выше, а также на основе исследования нормативной правовой документации и аналитических отчетов (например, «Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала», подготовлен ТПП России совместно с БКГ), можно предложить следующую классификацию ключевых мероприятий по развитию транспортно-логистической системы России в императиве расширения ее экспортного потенциала, которая представлена в форме рисунка 8.

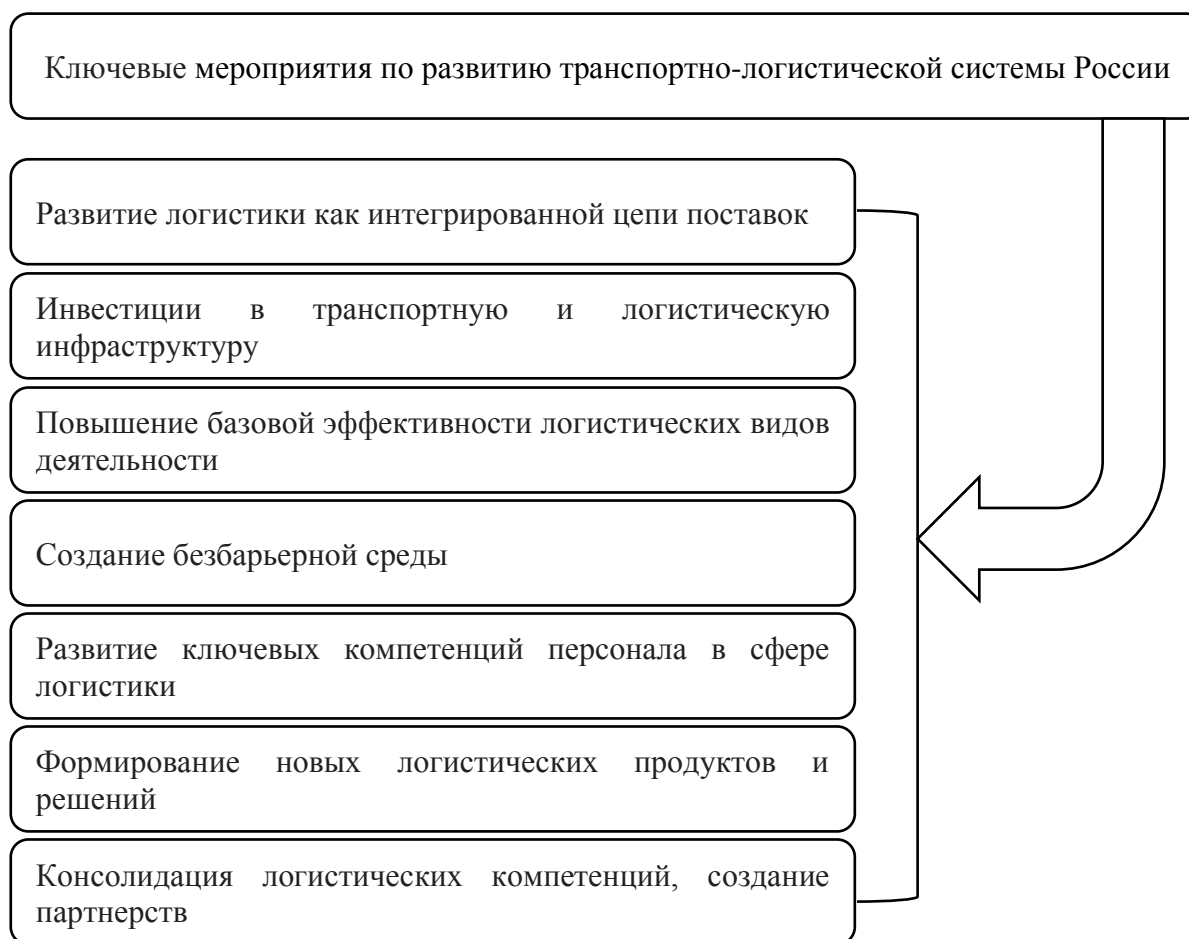


Рисунок 8. Ключевые мероприятия по развитию транспортно-логистической системы России (составлено авторами)

Приведенные на рисунке мероприятия несколько в ином формате отражены ранее, однако выделение их в таком перечне представляет интерес в качестве детализации указанной выше информации. Следует отметить, что практически все мероприятия в той или иной мере взаимосвязаны. Свообразным фундаментом развития логистики в России, формирование ее

как элемента стимулирования экспорта, является развитие инвестиционной деятельности (в т. ч. повышение степени инвестиционной привлекательности). Данный процесс связан как с механизмом ГЧП, так и с индивидуальными инициативными инвестпрограммами хозяйствующих субъектов.

Однако, в императиве более высокой эффективности инвестиций необходимо параллельная взаимосвязанная и скоординированная реализация представленных на рисунке мероприятий, которые в совокупности приведут к возникновению синергетического эффекта. Особенностью деятельности частных компаний должна стать долгосрочная программа развития, основанная на системе перманентного совершенствования человеческого капитала, формировании комплекса новых логистических продуктов, активном участие в режимах взаимодействия как между хозяйствующими субъектами, так и с государством. В качестве относительно нового продукта могут выступать внутренние и внешние сегменты системы прослеживаемости, т. к. в настоящее время именно они являются наиболее важным и перспективным направлением развития логистики ВЭД в векторе реализации экспортного потенциала (дальнейшая цифровизация процессов, расширение системы прослеживаемости (в т. ч. посредством системы блокчейн)), а также модернизация инфраструктурных объектов.

Заключение

Таким образом, в России сформирована транспортно-логистическая система, которая способна обслуживать экспортный товаропоток. Однако, практика показала, что вследствие увеличения объема экспорта могут возникать определенные трудности в деятельности логистической системы, а она сама, при этом, будет являться сдерживающим фактором. В связи с этим, в императиве реализации экспортного потенциала страны необходима работа по расширению инвестиционной деятельности в векторе модернизации логистической инфраструктуры и формирования научной платформы перманентного совершенствования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стримовская А.В., Бажина Д.Б. Повышение эффективности транспортировки в цепях поставок // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2018. № 1 (74). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/povyshenie-effektivnosti-transportirovki-v-tsepyah-postavok> (дата обращения: 02.03.2021).
2. Izwan Azmia, Norlida Abdul Hamidb, Md Nasarudin Md Hussinc, Nik Ibtishamiah Logistics and supply chain management: The importance of integration for business processes// Journal of Emerging Economies & Islamic Research 5(4) 2017, 73–80.
3. Филина Валентина Николаевна Транспортные логистические услуги в России в условиях интеграции в мировой рынок // Проблемы прогнозирования. 2009. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnye-logisticheskie-uslugi-v-rossii-v-usloviyah-integratsii-v-mirovoy-rynok> (дата обращения: 02.03.2021).
4. Горнова Л.А., Коньшева Е.В. Комплексное предоставление транспортно-логистических услуг в аспекте интеграции транспорта в международное пространство // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, № 3 (2016) <http://naukovedenie.ru/PDF/90E VN316.pdf> (доступ свободный).

5. Лавриненко П., Чистяков П. и др. Транспортная инфраструктура и экономический рост. — М. Издательство Перо, 2019. — 142 с. <https://www.infraeconomy.com/data/files/transportnaya-infrastruktura-i-ehkonomicheskij-rost.pdf>.
6. Стафеева Н.П. Оценка современного состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками // Управленческое консультирование. № 3. 2018. С. 157–165.
7. Холопов А.В., Соколова О.В. Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности // Российский внешнеэкономический вестник, 2015. — № 12. — С. 101–117.
8. Деятелилова Е.М., Щетинин В.А., Большова Е.А. Проблемы и пути повышения конкурентоспособности товаров РФ на мировых рынках // В сборнике: Актуальные проблемы развития социально-экономических систем: теория и практика. сборник научных статей 9-й Международной научно-практической конференции. 2019. С. 148–151.
9. Джамбулат Хатуов: эффективная транспортная логистика является залогом успешной реализации экспортного потенциала страны <https://www.bashkortostan.ru/presscenter/news/22430/>.
10. Безуглая Е.В., Убоженко Т.А. Механизмы государственного регулирования инфраструктурных преобразований региона на примере Курской области // В сборнике: Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика. сборник научных статей 5-й Международной научно-практической конференции. 2015. С. 38–41.
11. Рогов Р.А., Большова Е.А., Лаптев Р.А. Особые экономические зоны в решении проблем дифференциации пространственного развития национальных социально-экономических систем и мировой экономики // Курск, 2019.
12. Безуглая Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона с применением форм государственно-частного партнерства на примере Курской области // В сборнике: Актуальные проблемы развития хозяйствующих субъектов, территорий и систем регионального и муниципального управления. материалы XI международной научно-практической конференции. 2016. С. 39–47.
13. Остриков А.И., Агагомедова Е.В. Проблемы развития государственно-частного партнерства в Центральном федеральном округе // Kant. 2018. № 3 (28). С. 217–220.
14. Коварда В.В. Перспективы развития системы цифровой прослеживаемости товаров в императиве повышения уровня национальной безопасности России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2021. Т. 17. № 1 (394). С. 95–125.

Agamagomedova Elena Vladimirovna

Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov
Novorossiysk branch, Novorossiysk, Russia
E-mail: bezuglaia.e@yandex.ru

Kovarda Vladimir Vasilievich

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

Directions for improving logistics activities in Russia in the imperative of developing export potential

Abstract. The expansion of international trade and the dynamism of the geography of foreign trade operations are pushing for the transformation of the transport and logistics system of foreign economic activity. The current stage of development of the world economy highlights the country's transport and logistics system as a key factor of competition in world markets, which entails a confrontation between national states for the formation/participation, for example, of transit routes for the movement of goods. In these conditions, the objects of transport and logistics infrastructure, the degree of their development, and the dynamics of investment are of exceptional importance.

In this area, Russia lags behind the advanced economically developed and developing countries, and the volume of investment is significantly lower than many economies in the world. In this regard, there is an opinion in the scientific community that the logistics of foreign trade in Russia without forced growth can become a deterrent to the development of the country's export potential.

As a result of the study, it was identified as relatively insufficient (in accordance with international standards) the cost of logistics infrastructure facilities, as well as a limited amount of investment, which is a key factor constraining the development of the industry. In addition to the above, there is a shortage of competent personnel in this area, and it is also necessary to improve the system of training of relevant employees.

As a result, as of 2018, Russia ranked only 75th (out of 160 countries) in the world in the Logistics Performance Index (LPI) rating, which, despite the dynamics, is extremely low for a state with wide export and transit opportunities.

In the second part of the paper, the main ways of developing Russia's export potential through improving transport and logistics activities are formulated. Among all areas, special attention should be paid to the processes of investing in the creation or modernization of logistics infrastructure facilities through the formation of a financing system based on public-private partnership mechanisms. In this aspect, it is extremely important to develop both the state mechanism of digital traceability of the movement of goods in the transport chains, and private ones. At the same time, from the position of the state, efforts should be directed to the transformation of the business environment in the vector of barrier-free conditions.

Keywords: transport and logistics system; foreign trade logistics; export potential; digital traceability; public-private partnership; territories with a special economic and legal status