

УДК 656.01

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ В ФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

А.Ф. ЛАТЫПОВ¹

¹ аспирант кафедры «Экспертиза и управление недвижимостью»
Казанский государственный
архитектурно-строительный университет
г. Казань, Российская Федерация

Аннотация. Вопросы развития транспортно-логистической инфраструктуры, в связи с влиянием на социально-экономическое развитие страны, представляют особый интерес для государства. В статье был изучен зарубежный опыт стран-лидеров в данной сфере и выделены характерные моменты, на которые следует обратить внимание при дальнейшем развитии и совершенствовании транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, логистический рейтинг, научно-инновационный центр, зарубежный опыт

FOREIGN EXPERIENCE IN THE FORMATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE

A.F. LATYPOV¹

¹ graduate student of the Department «Expertise
and real estate management»
Kazan State University of Architecture and Engineering
Kazan, Russian Federation

Annotation. The issues of the development of transport and logistics infrastructure, in connection with the impact on the socio-economic development of the country, are of particular interest to the state. The article studied the foreign experience of the leading countries in this field and highlighted the characteristic points that should be paid attention to in the further development and improvement of the transport and logistics infrastructure of the Russian Federation.

Keywords: transport and logistics infrastructure, logistics rating, scientific and innovation center, foreign experience

Введение

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры является одним из приоритетных вопросов государственной политики. Она, будучи одним из ключевых факторов, способствующих повышению интенсивности экономических отношений, связности территорий, социально-экономической интеграции регионов, уровня инвестиционной привлекательности и росту межрегионального и международного сотрудничества, является одним из приоритетов государственной политики [1, 2].

В связи с этим вопросам формирования транспортно-логистической инфраструктуры уделяется пристальное внимание как у нас в стране, так и за рубежом. Нам представляется важным изучить зарубежный опыт наиболее успешных в этом направлении стран с целью дальнейшего развития и совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры Российской Федерации.

Основная часть

По некоторым оценкам, доля логистики на глобальном рынке составляет 10% мирового ВВП. В связи со значением данной отрасли в функционировании всемирной торговли Всемирный Банк с 2007 года формирует «Логистический рейтинг» лучших стран мира.

Для анализа зарубежного опыта формирования транспортно-логистической инфраструктуры нами были изучены показатели 5 стран, которые за период с 2016 по 2023 год стабильно демонстрировали высокие позиции в логистическом рейтинге (LPI «Logistics Index Performance») и сопоставили их с оценкой развития транспортной инфраструктуры (Si) (таблица 1).

Таблица 1 – Рейтинги стран и их индексы эффективности за 2018-2023 г.г. [3]

| Страна | Год | | | | | | | | |
|------------|------|------|------------------|------|------|------------------|------|------|------------------|
| | 2016 | | | 2018 | | | 2023 | | |
| | LPI | Si | Место в рейтинге | LPI | Si | Место в рейтинге | LPI | Si | Место в рейтинге |
| Сингапур | 4,14 | 4,20 | 5 | 4,00 | 4,37 | 7 | 4,30 | 4,60 | 1 |
| Финляндия | 3,92 | 4,01 | 15 | 3,97 | 4,00 | 10 | 4,20 | 4,20 | 2 |
| Германия | 4,23 | 4,44 | 1 | 4,20 | 4,37 | 1 | 4,10 | 4,30 | 4 |
| Нидерланды | 4,19 | 4,29 | 4 | 4,02 | 4,21 | 6 | 4,10 | 4,20 | 5 |
| Канада | 3,93 | 4,14 | 14 | 3,73 | 3,75 | 20 | 4,00 | 4,30 | 10 |

В таблице 1 можно проследить корреляцию между местом страны в «логистическом рейтинге» и показателями развития транспортной инфраструктуры, что позволяет нам считать релевантным опыт формирования транспортно-логистической инфраструктуры в представленных странах. Для анализа были выбраны страны, максимально отличающиеся по имеющимся климатическим и географическим условиям.

Одним из наиболее показательных является пример Германии. К основным аспектам, которые можно выделить при развитии транспортно-логистической инфраструктуры Германии, можно отнести следующие:

- государственное планирование и контроль деятельности транспортно-логистической инфраструктуры;
- упор на мультимодальные перевозки с упором на создание транспортных узлов на базе железнодорожных коммуникаций. В используемой модели транспортно-логистической инфраструктуры более 75% логистических центров связаны с транспортом общего пользования;
- финансирование инвестиционных проектов государством;
- деятельность в сфере формирования транспортно-логистической инфраструктуры обеспечивается разработанной нормативно-правовой базой на федеральном и местном уровне [4].

Следует добавить, что еще одним весомым преимуществом в этой сфере для Германии является прозрачность границ Евросоюза, что

позволяет избегать лишних таможенных процедур и оказывает положительный эффект на функционирование транспортно-логистических узлов в Европе.

Также интересен опыт Сингапура, как страны, которая в 2023 году была признана лидером логистического рейтинга. Географические особенности страны характеризуются небольшими размерами территории, которая составляет всего 715,8 кв. км на которой проживает 5,84 млн. человек. Такая ситуация привела к тому, что Сингапур является одной из наиболее густонаселенных стран и имеет показатели плотности населения 7389 чел/кв. км. В связи с этим решение вопросов, связанных с транспортно-логистической инфраструктурой, является для Сингапура одной из критически важных.

Лидерские позиции Сингапура обусловлены несколькими факторами. На первое место можно отнести уровень развития транспортной инфраструктуры. В таблице 2 приведены данные по обеспеченности элементами транспортно-логистической инфраструктуры в Сингапуре по сравнению со средними показателями в Азии (таблица 2).

Таблица 2 – Показатели развития транспортно-логистической инфраструктуры Сингапура [5]

| № п/п | Показатели | Значения | | |
|-------|-----------------------|----------|--|-----------------------------------|
| | | общий | на 1 млн жителей в среднем в Сингапуре | на 1 млн жителей в среднем в Азии |
| 1 | Дороги | 3500 км | 591,45 км | 2,272 км |
| 2 | Железные дороги | 240 км | 40,56 км | 22,37 км |
| 3 | Транспортные средства | 847,950 | 143,292 | 89,415 |
| 4 | Аэропорты | 4 | 0,68 | 0,16 |

Как видно из приведенных в таблице 2 показателей плотность инфраструктурных объектов в Сингапуре кратно превышает средние показатели по региону. Следующим фактором, обеспечивающим стране лидерство в этой сфере, является использование инновационных технологий в сфере логистики. Как пример можно привести

открытый в 2017 году международный логистический центр глобальной логистической компании Kuehne + Nagel площадью 50 000 кв. м, построенный в рамках региональной программы по обеспечению непрерывной цепи поставок. Расположенный рядом с производственным кластером и обеспечивающий клиентам из высокотехнологичных областей, промышленности, медицины и фармацевтики инновационный трансфер товаров и продукции для потребителей, он представляет собой научно-инновационный центр логистики нового поколения. Одной из его особенностей является входящий в его состав учебный логистический сортировочный центр для обучения персонала и подготовки кадрового резерва [6].

В рамках исследования можно обратить внимание и на Канаду, которая в 2023 году замкнула десятку лидеров «Логистического рейтинга» и имеет схожие с Российской Федерацией климатогеографические условия и размеры.

Одной из основных проблем в этой сфере служит проблема транспортной доступности севера страны. В настоящее время организация транспортно-логистической системы на севере опирается на региональные аэропорты, сеть железных дорог, обеспечивающей транспортные коридоры до ключевых портов и сеть автомобильных дорог. В общем объеме перевозок на автомобильный транспорт приходится около 60% грузооборота. При этом низкая плотность автомобильных дорог служит сдерживающим фактором развития транспортно-логистической сети.

Для решения имеющихся проблем в стране прорабатывается проект «Северный коридор», целью которого является транспортная интеграция севера Канады с остальной частью страны. Проект «Северный коридор» носит трансконтинентальный характер и нацелен на улучшение транспортной проницаемости севера страны, снижение нагрузки на порты Ванкувера, восточной Канады и упрощения операций, связанных с экспортом природных ресурсов, пиломатериалов, зерна. На его основе планируется организовать мультимодальный коридор длиной около 7 тыс. км и интегрирующий в себя совокупность железнодорожных, автомобильных путей сообщения, трубопроводов, портовой инфраструктуры, аэропортов, линий электро-снабжения и телекоммуникаций [7].

Выводы

Суммируя рассмотренный опыт зарубежных стран при формировании транспортно-логистической инфраструктуры, можно отметить следующие характерные моменты:

- планирование, определение направления развития транспортно-логистической инфраструктуры находится в русле государственной политики. При этом, в зависимости от сложившейся ситуации, географического положения и других факторов, государство и бизнес находят различные варианты решения поставленных задач. Если в Сингапуре основой для развития транспортно-логистической инфраструктуры является широкое внедрение инноваций в отрасль, то в Канаде сделана логичная ставка на создание крупных инфраструктурных транспортных проектов, соединяющих различные регионы страны;

- ставка на развитие мультимодальных центров, позволяющих не только обеспечить эффективную интеграцию различных видов транспорта, но и служить научно-инновационными центрами развития транспортной и логистической инфраструктуры. Такие центры обеспечивают самый широкий круг операций, связанных с таможенным, консультативным, телекоммуникационным обслуживанием, предоставляют необходимый сервис и, более того, могут быть учебными центрами для подготовки и совершенствования кадров в этой сфере;

- взаимный синергетический эффект при расположении транспортно-логистических узлов в местах расположения промышленных кластеров, что приводит к появлению систем логистическо-хозяйственных комплексов, которые могут быть выделены в отдельную отрасль национальной экономики.

Можно заключить, что в Российской Федерации имеются все необходимые предпосылки для успешного развития в данной сфере и дальнейшего формирования транспортно-логистической инфраструктуры с учетом накопленного за рубежом положительного опыта, что может явиться одним из ключевых драйверов эффективного социально-экономического развития страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года | Официальный интернет-сайт Федерального дорожного агентства. – URL: <https://rosavtdor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обращения: 12.11.2024). – Текст : электронный.
2. Белякова Е. В. Роль Транспортно-Логистической Инфраструктуры В Развитии Регионов России / Е. В. Белякова, А. А. Рыжая // Логистические Системы В Глобальной Экономике. – 2022. – № 12. – С. 51-53.
3. 2023 | Logistics Performance Index (LPI). – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 11.11.2024). – Текст : электронный.
4. Гламазда А. В. Мировой Опыт И Перспективы Развития Транспортно-Логистической Системы России / А. В. Гламазда // Modern Science. – 2021. – № 6-2. – С. 46-51.
5. Transport and infrastructure in Singapore. – URL: <https://www.worlddata.info/asia/singapore/transport.php> (date accessed: 13.11.2024). – Text : electronic.
6. Новый логистический сортировочный центр в Сингапуре позволяет оптимизировать цепи поставок для высокотехнологических отраслей | Журнал «ЛОГИСТИКА». – URL: <http://www.logistika-prim.ru/press-releases/novyy-logisticheskiy-sortirovochnyy-centr-v-singapore-pozvolyaet-optimizirovat-cerj> (дата обращения: 12.11.2024). – Текст : электронный.
7. Ломакина А. Грузовые потоки и проекты транспортно-инфраструктурного строительства на канадском Севере / А. Ломакина // Journal of International Economic Affairs. – 2019. – Т. 9. – С. 2457.

REFERENCES

1. Transportnaja strategija RF na period do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda | Oficial'nyj internet-sajt Federal'nogo dorozhnogo agentstva. – URL: <https://rosavtdor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (data obrashhenija: 12.11.2024). – Tekst : jelektronnyj.

2. Beljakova E. V. Rol' Transportno-Logisticheskoy Infrastruktury V Razvitii Regionov Rossii / E. V. Beljakova, A. A. Ryzhaja // Logisticheskie Sistemy V Global'noj Jekonomike. – 2022. – № 12. – S. 51-53.
3. 2023 | Logistics Performance Index (LPI). – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (data obrashhenija: 11.11.2024). – Tekst : jelektronnyj.
4. Glamazda A. V. Mirovoj Opyt I Perspektivy Razvitija Transportno-Logisticheskoy Sistemy Rossii / A. V. Glamazda // Modern Science. – 2021. – № 6-2. – S. 46-51.
5. Transport and infrastructure in Singapore. – URL: <https://www.worlddata.info/asia/singapore/transport.php> (date accessed: 13.11.2024). – Text : electronic.
6. Novyj logisticheskij sortirovochnyj centr v Singapore pozvoljaet optimizirovat' cepi postavok dlja vysokotehnologicheskikh otraslej | Zhurnal «LOGISTIKA». – URL: <http://www.logistika-prim.ru/press-releases/novyy-logisticheskij-sortirovochnyj-centr-v-singapore-pozvoljaet-optimizirovat-cepj> (data obrashhenija: 12.11.2024). – Tekst : jelektronnyj.
7. Lomakina A. Gruzovye potoki i proekty transportno-infrastrukturnogo stroitel'stva na kanadskom Severe / A. Lomakina // Journal of International Economic Affairs. – 2019. – T. 9. – S. 2457.