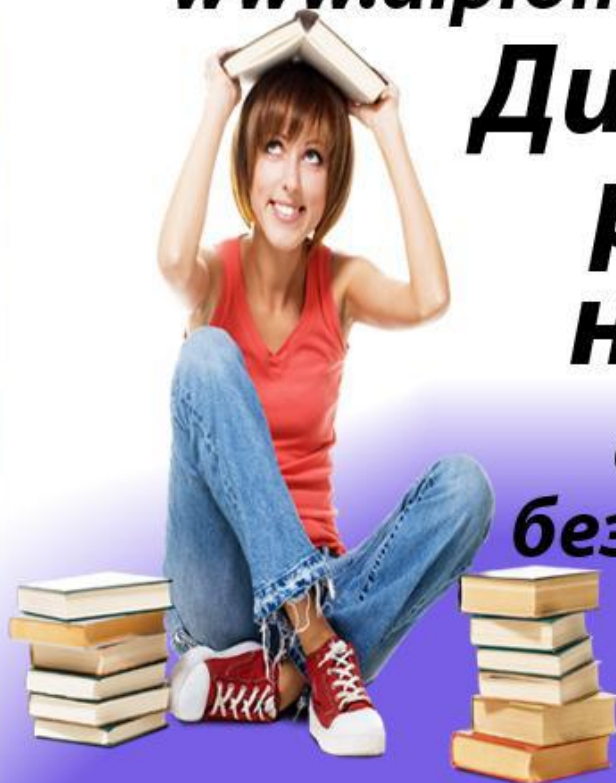


www.diplomstudent.net

Дипломные работы на заказ

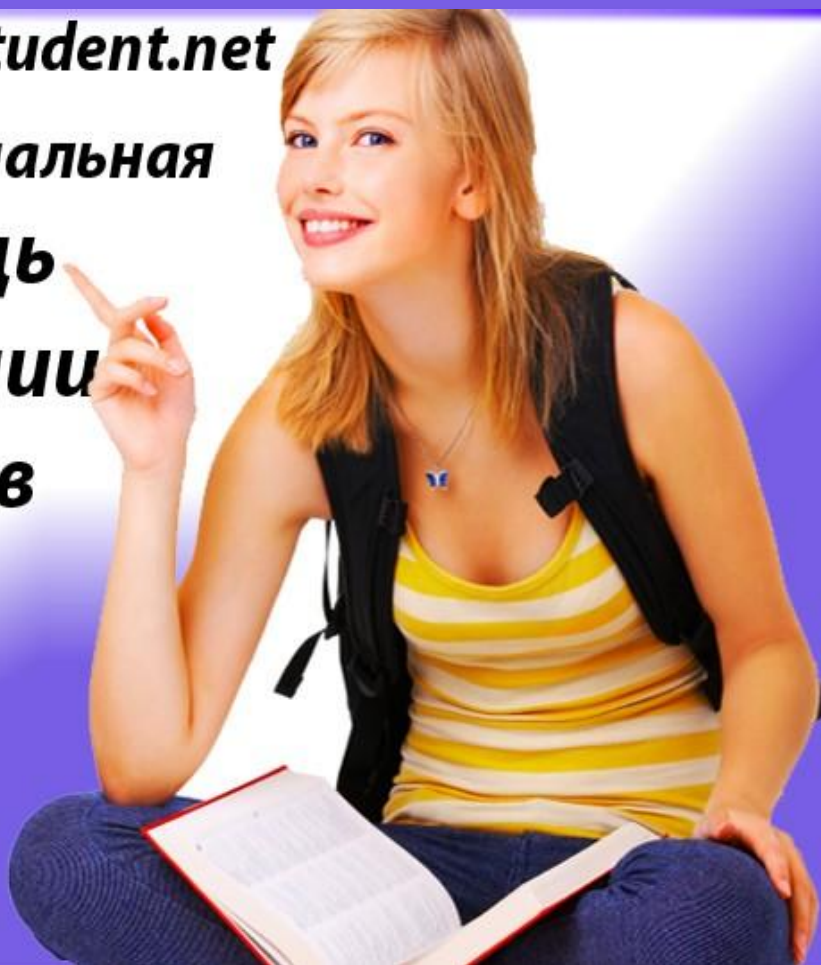
от автора
без предоплаты



www.diplomstudent.net

Профессиональная
помощь
в написании
всех видов
работ

для
студентов
вузов



Тема диплома: Особенности современных транспортно- логистических комплексов в России и в других странах

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1.СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ В РОССИИ	7
1.1.Сущность и особенности транспортно-логистических комплексов РФ и нормативно-правовое регулирование их деятельности.....	7
1.2.Анализ развития рынка транспортно- логистических комплексов в России	16
1.3.Динамика экспорта и импорта транспортных услуг РФ и инвестиций в транспортно-логистическую отрасль	25
ГЛАВА 2. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ И В МИРЕ.....	32
2.1. Оценка логистической привлекательности России и стран мира в мировом рейтинге Всемирного банка.....	32
2.2. Анализ инфраструктуры и качества обслуживания в транспортно- логистической деятельности в России и в мире.....	39
2.3.Факторы, способствующие развитию транспортно- логистических комплексов.....	45
ГЛАВА 3.БИЗНЕС-ПЛАН ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	52
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	53
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	57

ВВЕДЕНИЕ

Для России с ее огромными расстояниями транспорт, безусловно, представляет нечто большее, нежели просто одну из отраслей экономики. Развитие транспортной системы на всех этапах отечественной истории предопределяло социально-экономическое и территориальное развитие нашей страны, обеспечивало сохранение ее территориальной целостности и рост международного влияния.

Характерными чертами функционирования предприятий транспорта в условиях рыночной экономики являются такие объективные обстоятельства как формирование рынка логистических услуг, усиление конкуренции между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортировки со стороны потребителей. При этом современную практику транспортировки с точки зрения логистического сервиса можно кратко сформулировать следующим образом: «нужный товар требуемого качества и количества в заданное время и с оптимальными затратами». Практически во всех странах значительная доля логистических затрат приходится на транспортную составляющую, поэтому оптимизации решений в транспортировке необходимо уделять повышенное внимание.

Современная транспортная система России, в целом, отвечает требованиям переходной рыночной экономики страны, которая активно интегрируется в мировое хозяйство. Однако реформирование транспорта, безусловно, нельзя считать завершенным. Несмотря на то, что правительство уделяет совершенствованию транспортной системы все возрастающее внимание, а соответствующие бюджетные ассигнования и частные инвестиции постоянно растут, развитие инфраструктуры и экономические реформы в транспортном секторе далеко не всегда успевают за растущими требованиями общества и бизнеса. Несмотря на значительный потенциал, общий рост рынка и устойчивую в целом работу транспорта, эффективность транспортной системы России и качество транспортных услуг в сравнении с наиболее развитыми экономиками остаются пока низкими.

Развитие транспортно-логистического сектора в России и в мире должно идти по трем стратегическим направлениям: во-первых, это формирование инфраструктурных возможностей для оказания комплекса логистических услуг высокого уровня качества, что требует создания системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских транспортных коммуникаций; во-вторых, оптимизация

существующих терминально-складских активов и организация на их базе новых объектов, услуги которых были бы востребованы широким кругом клиентов (развитие бизнеса в области терминального оперирования); в-третьих – создание логистических компаний, обеспечивающих интеграцию услуг транспортных предприятий, а также внешних поставщиков, в комплексную услугу управления цепочкой поставок.

Особое значение имеет создание транспортно-логистических центров в крупных транспортных узлах, поскольку именно в них осуществляется централизация грузовой работы, которая оказывает существенное влияние на структуру грузооборота и распределение нагрузки на транспортную сеть. Глобальной задачей таких центров должно стать ускорение продвижения грузопотоков и снижение транспортных издержек.

В связи с вышеизложенной актуальностью, целью дипломной работы является разработка бизнес-плана одного из транспортно-логистических комплексов России и оценка экономической целесообразности проекта. Для достижения указанной цели задачами работы является: рассмотреть теоретические аспекты транспортно-логистических комплексов, их нормативно-правовое регулирование; провести сравнительный анализ деятельности транспортно-логистических комплексов в России и в мире, разработать бизнес план по организации транспортно-логистического комплекса в РФ. Объектом исследования являются- ТЛК. Предмет исследования- деятельность транспортно-логистических комплексов России и мира.

Структура работы обусловлена целями и задачами, определенными для работы, а также логикой проведенного исследования и состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературных источников и приложений. В первой главе представлены теоретические аспекты транспортно-логистических комплексов, описаны основные нормативно-правовые акты, регулирующие данную сферу деятельности, проведен анализ деятельности транспортно-логистических комплексов России, представлена динамика инвестиций и финансовые результаты деятельности компаний на данной нише. Во второй главе дипломного исследования проведен сравнительный анализ и рейтинг транспортно-логистических комплексов России и мира, описаны основные факторы, способствующие развитию транспортно-логистических комплексов. Третья глава направлена на организацию транспортно-логистического комплекса в РФ, в ней описана сущность проекта, дан анализ рынка отрасли, описаны организационные и производственные мероприятия по организации ТЛК, представлены экономические показатели и эффективность проекта.

Для написания работы использовались учебные пособия, диссертационные исследования, статьи, монографии, статистическая и иная отчетность, нормативно-правовые акты. Проблематикой развития транспортно-логистических комплексов занимались множество отечественных и зарубежных авторов, основными из них являются: Белоусова Н.С., Дыбская В. В., Демченко А.О., Зайцев Е. И., Клименко В.В., Кизим А.А., Манжосов А.А., Полякова И.С., Резго Г.Я., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. и др.

Практическая значимость исследования заключается в том, что предложенный проект по организации транспортно-логистического комплекса может быть применен на практике развития транспортно-логистической системы России. Методологической базой исследования явились общенаучные методы познания, системный анализ и синтез, аналогия, структурный, сравнительный и другие методы анализа.

ГЛАВА 1.СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ В РОССИИ

1.1.Сущность и особенности транспортно-логистических комплексов РФ и нормативно-правовое регулирование их деятельности

Транспортно-логистические комплексы (ТЛК) представляют собой многофункциональные транспортные объекты, координирующие взаимодействие различных видов транспорта и процессы выполнения ряда функций (перегрузку товаров с одного вида транспорта на другой, сортировку и комплектацию партий грузов, долгосрочное и краткосрочное хранение грузов, таможенные процедуры, страхование грузов, экспедиторские услуги, доставка грузов клиенту, складирование и т.п.).

Основными субъектами транспортно-логистической системы являются: законодательные и исполнительные органы государственной власти; организации финансовой инфраструктуры (финансово-кредитные институты и страховые компании); предприятия- субъекты перевозок (предприятия, производящие продукцию, которая нуждается в перевозках); транспортные предприятия (транспортные компании, осуществляющие перевозку грузов, судоходные, автомобильные, железнодорожные и др.).

В любом городе или регионе, в зависимости от его положения в системе транспортно-логистических взаимосвязей, может быть один или несколько транспортно-логистических комплексов. Логистическая сеть города или региона – это совокупность взаимодействующих транспортно-логистических комплексов разного значения (международного, государственного, регионального, городского и локального), рис.1.1. Особенность формирования транспортно-логистических комплексов заключается в том, что их многообразие определяется конкретными условиями строительства, зависимостью от географических, исторических особенностей и производственной базы, на которой они создаются. Транспортно-логистические комплексы включают многофункциональные терминалы и инженерные сооружения с различными функционально-технологическими и смысловыми решениями, которые определяют их архитектурно-планировочные и образно-художественные качества.

Модель транспортно-логистического комплекса города представлена в виде пирамиды, «вершиной вверх». Уровни пирамиды показывают количественное соотношение транспортно-логистических комплексов различного значения в городе. В основании пирамиды находятся логистические комплексы локального значения,

представляющие наиболее распространенный вид комплекса в городе. Вершиной пирамиды являются комплексы государственного значения, в городе они представлены в наименьшем количестве. Пирамида, изображенная «вершиной вниз», отражает степень вовлеченности транспортно-логистических комплексов разного значения в международное взаимодействие.



Рисунок 1.1. Модель транспортно-логистического комплекса города

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][<http://archvuz.ru>]

Транспортно-логистические комплексы государственного значения характеризуются высокой степенью вовлеченности. В противоположность этому, вовлеченность в международное взаимодействие транспортно-логистических комплексов локального значения вообще носит эпизодический характер. Но, несмотря на это, все они в системе логистической сети формируют международный компонент.

Экономическое развитие России характеризуется перестройкой производственных сфер деятельности с преимущественной ориентацией на наукоемкую, конкурентоспособную продукцию и услуги. Это способствует эффективному развитию в стране международных связей и торговли, новых форм организации производства. Наличие большого потока различных транспортных и информационных связей приводит к созданию транспортно-логистических коридоров. Под транспортно-логистическим коридором понимается совокупность технически оснащенных магистральных

транспортных коммуникаций различных видов транспорта, связывающих различные страны и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов на направлениях наибольшей концентрации. Города-столицы и региональные центры становятся опорными пунктами в создании транспортно-логистических коридоров.

Россия занимает важное географическое и стратегическое положение в мире. На ее территории формируются несколько транспортно-логистических коридоров – меридионального и широтного направлений. Главными из них являются, так называемые, транспортно-логистические коридоры: "Север – Юг", проходящий в европейской части России (от Балтийского моря до Черного и Каспийского морей), и "Запад-Восток", сложившийся на основе Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей (вдоль южных границ страны). Этот транспортно-логистический коридор определяет направления грузопотоков между странами Восточной Европы (Чехия, Польша, Румыния и др.) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Республика Корея, Китай и т.д.). Привлекательным становится также направление вдоль побережья Северного Ледовитого океана, которое формирует "Северный" транспортный коридор. Но это направление является сезонным, используется очень короткий период времени – пока его акватория свободно ото льда. Все эти коридоры обеспечивают производственные, экономические, транспортные, информационные связи между странами Европы, Азии и Америки, рис.1.2.



Рисунок 1.2. Транспортно-логистические коридоры Российской Федерации.

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][<http://archvuz.ru>]

Транспортный коридор "Север – Юг" включает города: столичные центры Санкт-Петербург, Москву и региональные центры – Ростов-на-Дону, Астрахань. Проходит от Финского залива через каналы и акватории рек Волги, Камы и Дона к южным морям. Этот водный транзитный транспортно-логистическим коридор, имеет выходы на трансокеанские маршруты (на севере в Атлантический океан, на юге – через Средиземное море в Индийский и Тихий океаны).

Транспортно-логистический коридор "Запад – Восток" проходит через города: Москву и Санкт-Петербург (европейская часть страны), Екатеринбург (Уральский регион), Новосибирск (Западно-Сибирский регион), Иркутск (Восточно-Сибирский регион), Хабаровск и Владивосток (Дальне-Восточный регион). В отличие от транспортно-логистического коридора "Север – Юг", "Запад – Восток" является сухопутным транзитным транспортно-логистическим коридором и важнейшим внутриконтинентальным авиа-авто-железнодорожным пассажирским и грузовым направлением страны. "Северный" транспортный коридор проходит вдоль побережья Северного Ледовитого океана через портовые города Мурманск, Архангельск, Диксон, Тикси по направлению к восточным городам-портам Находке, Владивостоку и является океаническим транзитным маршрутом России.

Можно выделить два аспекта в процессе формирования транспортно-логистических коридоров: географический – отражающий особенности местоположения страны и региона и исторический – характеризующий формирование транспортных русел на разных временных этапах их становления, рис. 1.3.

Географический аспект определяется территориальными особенностями России. Ее огромная протяженная территория на современном этапе экономического развития становится многофункциональным транзитным пространством между Европой, Азией и Америкой. Исторический аспект формирования транспортно-логистических коридоров в России складывается в результате изменений способов производства, производственных отношений и видов транспортных средств. Прослеживаются четыре временных этапа развития транспортных коридоров.

Первый этап – XV-XVII вв., условно можно назвать «перевалочным». Он характеризуется небольшими объемами перевозимых товаров и длительными экспедициями. Транспортные коридоры проходят по водным, караванным и пешеходным дорогам между отдельными государствами. Основными видами транспортных средств в этот период были вьючные животные и парусные суда.



Рисунок 1.3. Схема формирования транспортных коридоров на территории России.

Источник: Белоусова Н.С. Особенности формирования транспортно-логистических комплексов[Электронная версия][<http://archvuz.ru>]

Второй этап – XVIII-XIX вв., условно называемый «транспортно-дорожным», определяется созданием новых видов транспорта и транспортных русел. На смену гужевым и пешеходным видам дорог приходят железные дороги, начинают применять паровую тягу. Эти изменения способствуют увеличению объемов перевозок грузов, сокращению времени их транспортировки, а также появлению первых пассажирских перевозок.

Третий этап – XX в., условно, «транспортно-технологический», этап интенсивного развития транзитных авто-железнодорожных и воздушных магистралей. Транзитные магистрали формируют транспортно-логистические коридоры, которые проходят через основные города столицы, региональные и промышленные центры.

Четвертый этап – XXI в. – «логистический». Он характеризуется новым качественным уровнем развития транспортно-логистических коридоров и свидетельствует о происходящих инновациях в различных сферах деятельности. Это отражается в процессах совершенствования уже сложившихся и создания новых транспортно-логистических коридоров, повышения скорости движения по ним, увеличения грузо- и пассажиропотоков с высокотехнологичным информационным обеспечением, что приводит к созданию сложных, функционально-технологических и инженерных проектов. Кроме того, этот этап характеризуется объединением транспортно-логистических коридоров различных стран в международную транспортно-логистическую сеть.

Транспортно-логистические коридоры, как показывают данные их характеристик, сопровождаются зонами "притяжения" к оси русла, проходящего через основные опорные пункты логистической сети. В зону "притяжения" транспортно-логистического коридора "Север – Юг" попадают города: Самара, Нижний Новгород, Воронеж, Казань и др. Зону "притяжения" транспортно-логистического коридора "Запад-Восток" (в Уральском регионе) формируют города: Пермь, Уфа, Челябинск, Тюмень и др. Эти зоны с различными по значению городами определяют границы влияния транспортно-логистических коридоров.

Закрепление транспортно-логистических коридоров происходит в процессе формирования в городах-столицах и региональных центрах транспортно-логистических комплексов. Под транспортно-логистическим комплексом понимается территориальное объединение хозяйствующих субъектов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающими несколько терминалов (не менее одного), интегрирующих в себе различные виды деятельности, а также имеющие различную степень внешнего взаимодействия. []

Для эффективного развития транспортно-логистических комплексов является необходимым минимизация негативного влияния физических и нефизических барьеров. В контексте повышения связности транспортно-логистических цепочек особое внимание всех стран, по территориям которых проходят международные маршруты, необходимо сконцентрировать на устранении следующих барьеров: устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков; заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.); недостаточная пропускная способность погранпереходов; отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, вспомогательной инфраструктуры и придорожного сервиса; недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

К нефизическим барьерам, препятствующим развитию транспортных связей, считаем необходимым также отнести: длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава); в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются; несогласованная политика в отношении виз для профессиональных водителей – в различных государствах

водители-перевозчики грузов могут находиться разное количество времени, существуют различия по стоимости и процедурам получения въездных и транзитных виз.

Вышеперечисленные барьеры, разумеется, не представляют исчерпывающий перечень. Но необходимо еще раз подчеркнуть, что решение задачи привлечения на транспортные коммуникации страны значительного грузопотока, в том числе транзитного, требует комплексного подхода к возможной минимизации барьеров на пути этих перевозок и принятию широкого комплекса мер по созданию конкурентоспособного транспортно-логистического продукта.

Не менее важным факторами влияющие на развитие транспортно-логистического комплекса является нормативно-правовое регулирование отрасли. На сегодняшний день, организация и управление транспортировкой грузов на государственном уровне регулируются большим количеством законодательных и нормативно-правовых подзаконных актов в каждой стране, а также международными соглашениями и конвенциями. Для перевозок внутри РФ основными нормативными документами являются: федеральные законы, Постановления Правительства РФ, кодексы, международные договоры и соглашения. В частности, основными нормативно-правовыми актами, регулирующие деятельность транспортного страхования являются:

1)Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);

2) Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ"О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

3)Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ"О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

4)Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ"О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);

5)Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1"Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);

6)Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-1"О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);

7)Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ"О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

8) Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"

9) Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);

10) Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

11) Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

12) Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);

13) Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.) и др.

14) Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";

15) Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);

16) Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);

17) Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.) и др.;

18) Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»;

19)Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73"Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);

20)Гражданский кодекс Российской Федерации(часть вторая) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ(с изм. от 6 апреля 2015 г.);

21)Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

22)Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);

23)Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

24)Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

25)Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ)(с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);

26)Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте (утв. постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641) и др.

Международные перевозки экспортно-импортных грузов различными видами транспорта и по различным схемам доставки регулируются дополнительно следующими нормативно-правовыми актами: 1)Федеральный закон от 17 июля 2009 г. N 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года"; 2)Международная конвенция о грузовой марке (Лондон, 5 июля 1930 г.); 3)Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.); 4)Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)(Женева, 30 сентября 1957г.); 5)Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975г.) (с изменениями по состоянию на 1 октября 2009г.);6) Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) (по состоянию на 1 января 2012г.) (с изм. и доп.)(вступил в силу с 24 января 2015г.); 7)Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).Соглашение действует с 1 ноября 1951 г., с изм. и доп. на 1 июля 2014г.; 8)Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня

1999 г.). Конвенция вступила в силу 1 мая 1985 г., для Российской Федерации - 1 февраля 2010 г.; 10) Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.). Конвенция вступила в силу 1 ноября 1992 г. Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует; 11) Международные правила Инкотермс 2010 (Incoterms 2010). Правила вступили в действие с 01 января 2011 года (прил.1); 12) другими международными соглашениями и правилами. Кратко сущность основных нормативно-правовых актов, описанных выше, представлена в прил.2.

Важным нормативно-правовым актом, регулирующим развитие транспортно-логистических комплексов является Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года нацелена на существенную перестройку российской транспортной системы, необходимость которой обусловлена усилением глобальной конкуренции и исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития в экономике страны. Стратегия предусматривает решение следующих основных задач: формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры; обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны; обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами; интеграцию в мировое транспортное пространство, реализацию транзитного потенциала страны; повышение уровня безопасности транспортной системы; снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Таким образом, деятельность транспортно-логистических комплексов осуществляется на основании законов, Постановлений, Приказов, кодексов РФ, международных конвенций и соглашений, предусматривающих правила, права и обязанности участников. Для того, чтобы оценить развитие транспортно-логистических комплексов в РФ, является необходимым перейти к следующей части исследования.

1.2. Анализ развития рынка транспортно-логистических комплексов в России

Проведем анализ развития рынка транспортно-логистических комплексов в России по имеющейся статистической отчетности, представленной в прил.3. В развитии

транспортно-логистических комплексов важное значение имеет развитие протяженности путей сообщения, которые на протяжении анализируемого периода ежегодно увеличиваются. В частности, с 2000-2013 г.г. внутренние водные судоходные пути России увеличились на 17 тыс. км и составили на конец анализируемого периода 102 тыс. км, рис.1.4.

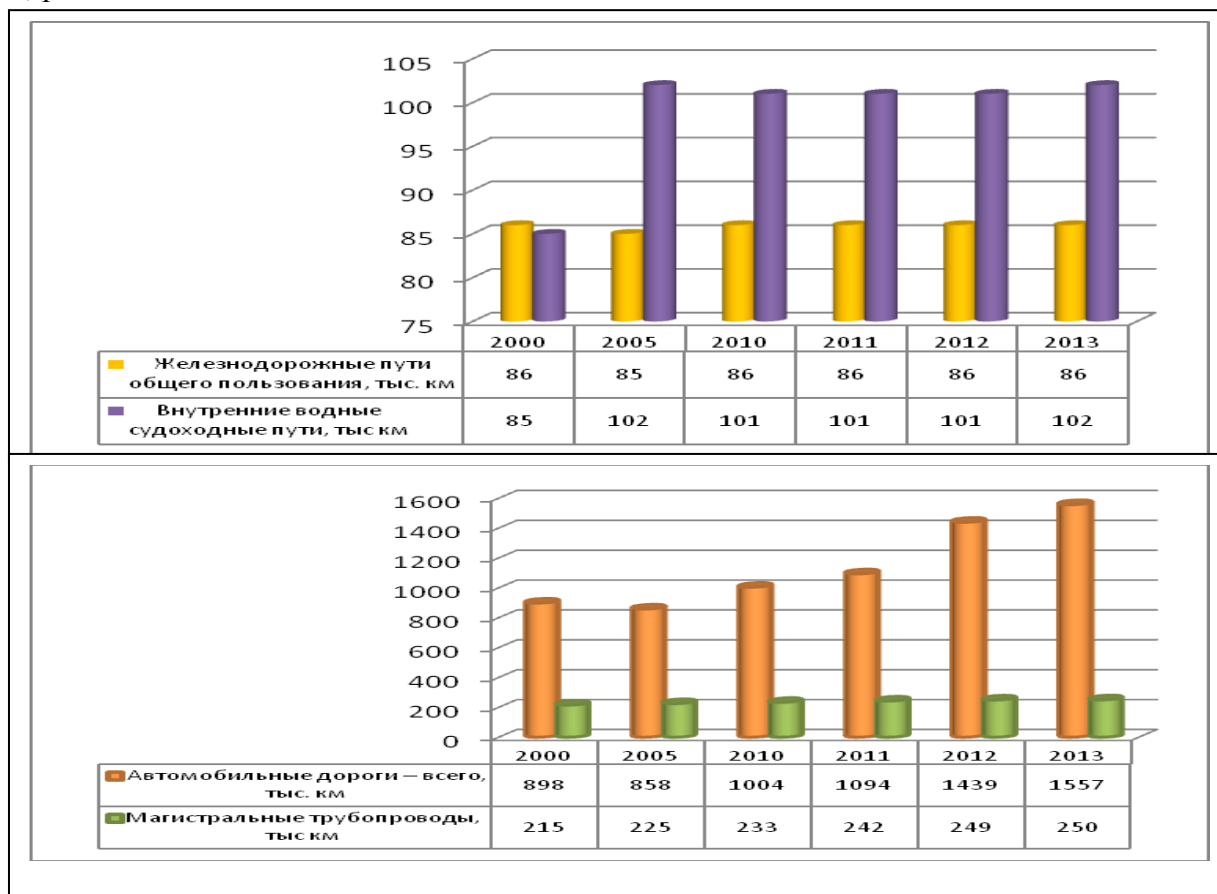


Рисунок 1.4. Протяженность путей сообщения в РФ с 2000-2013 г.г.

Произошло увеличение магистральных трубопроводов и автомобильных дорог на 16,27% и 73.38% соответственно и протяженность автомобильных дорог в 2013 г. составила 1557 тыс. км, протяженность магистральных трубопроводов составила 250 тыс. км. существенных изменений по протяженности железнодорожных путей в РФ не наблюдается и по состоянию на 2013 г. их протяженность составила 86 тыс. км.

Однако, несмотря на увеличение протяженности автомобильных дорог, темпы роста введенных и построенных автомобильных дорог существенно снизились и по данным на 2013 г. было построено 1,6 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, а это на 3.1 тыс. км ниже показателя 2000 г., рис.1.5. На 2,5 тыс. км произошло снижение введенных и построенных автомобильных дорог общего пользования и в 2013 г. этот показатель составил 1,5 тыс. км.

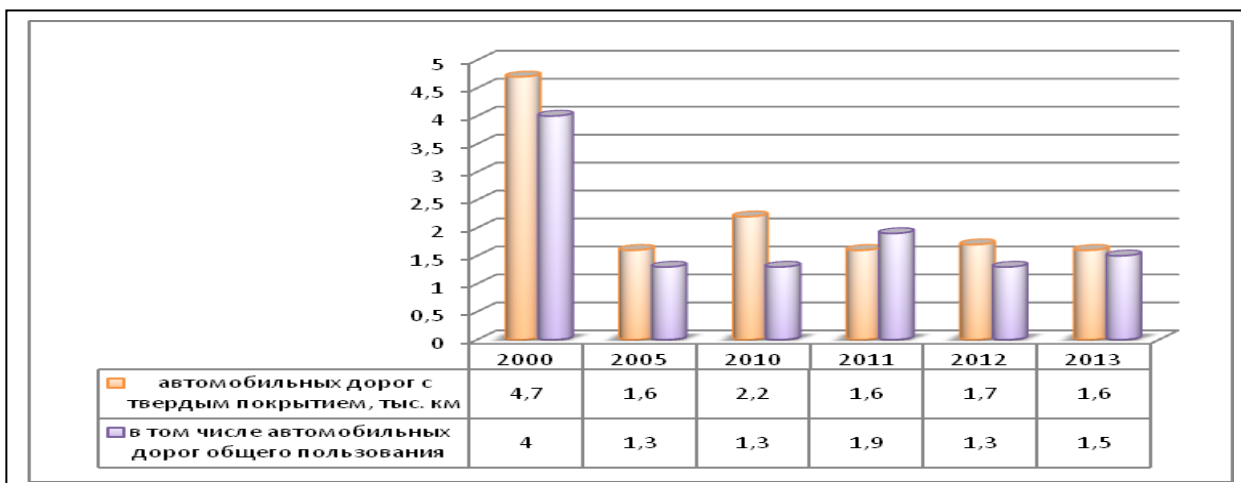


Рисунок 1.5. Построено и введено в действие автомобильных дорог в РФ с 2000-2013г.г.

Существенные снижение наблюдаются и по построенным железнодорожным линиям по отношению к показателю 2005 г. В частности в 2013 г. было построено 25,7 км новых железнодорожных линий, а это на 67,5 км ниже показателя 2005 г., хотя и превышает показатель начала анализируемого периода, но следует отметить, что в 2000 г. строительство железнодорожных линий практически имело нулевое значение и было построено 0,6 км железных дорог, рис.1.6.

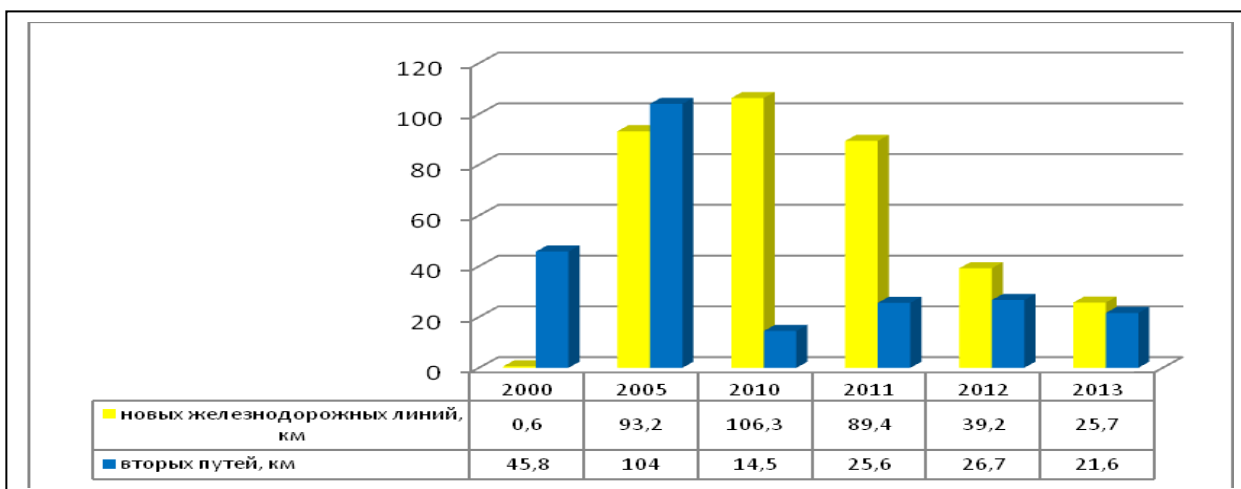


Рисунок 1.6. Построено и введено в действие новых железных дорог и вторых путей в РФ с 2000-2013 г.г.

Объемы строительства вторых дорог составили 21,6 км, а это ниже предыдущего года на 5,1 км и ниже показателя 2000 г. более чем в два раза. Динамика строительства морских и речных портов в РФ также оставляет желать лучшего и на протяжении анализируемого периода имеет незначительный рост, это с учетом того, что в 2000 г. строительство этих объектов имело практически нулевые значения. Более менее выглядят показатели 2011 г., когда было построено 2,4 тыс. пог. м морских причалов и 0,5 тыс. пог.

м речных портов, а к 2013 г. снижение составило на 1,3 тыс. пог. м по строительству морских портов и на 0,3 тыс. пог. м по строительству речных портов, рис.1.7.



Рисунок 1.7. Построено и введено в эксплуатацию морских и речных портов в РФ с 2000-2013 г.г.

Строительство взлетно-посадочных полос в 2013 г. в РФ и вовсе не осуществлялось, в 2012 г. этот показатель составил 16,7 тыс. м кв, а это ниже показателя 2000 г. на 332 тыс. м кв., рис.1.8.



Рисунок 1.8. Построено и введено в эксплуатацию взлетно-посадочных полос с твердым покрытием в РФ с 2000-2013 г.г.

Динамика парка зарегистрированных автомобилей в РФ имеет тенденцию к росту и в 2013 г. было зарегистрировано легковых и грузовых автомобилей 34,4 млн. штук, и 5,4 млн. штук соответственно, а это на 14 млн. штук и 1,0 млн. штук выше показателя 2005 г. Число автобусов в 2012 г. составило 0,9 млн. штук, а это выше показателя начала анализируемого периода на 50%, рис.1.9.

Важными показателями в деятельности транспортно-логистических комплексов являются показатели перевозок грузов и пассажиров. По имеющимся данным грузооборот транспорта в РФ показывает ежегодный рост и по данным на 2012 г. объемы

перевезенных грузов составили 5084 млрд. тонн км, а это на 8,72% выше показателя 2005 г., рис.1.10.

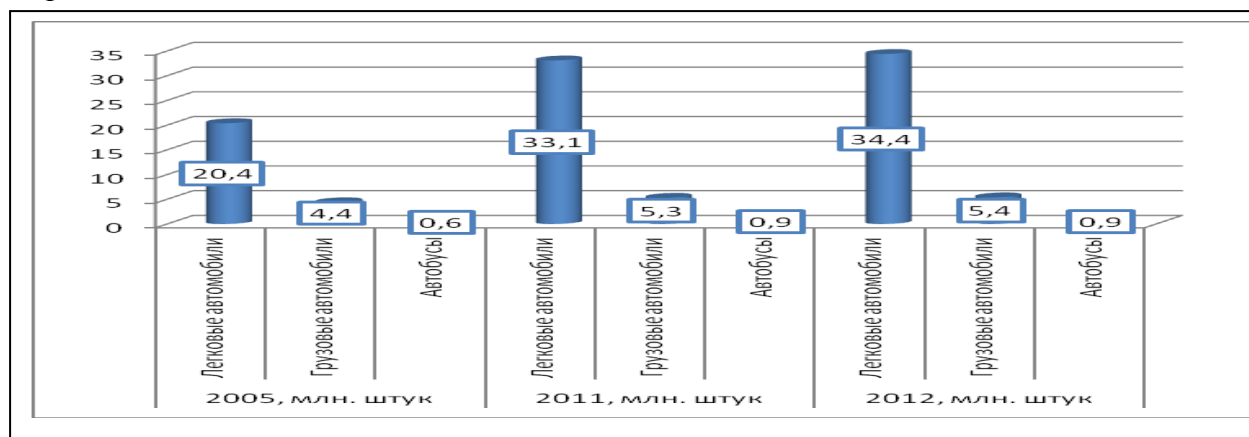


Рисунок 1.9. Парк зарегистрированных автомобилей в РФ с 2005-2012 г.г.

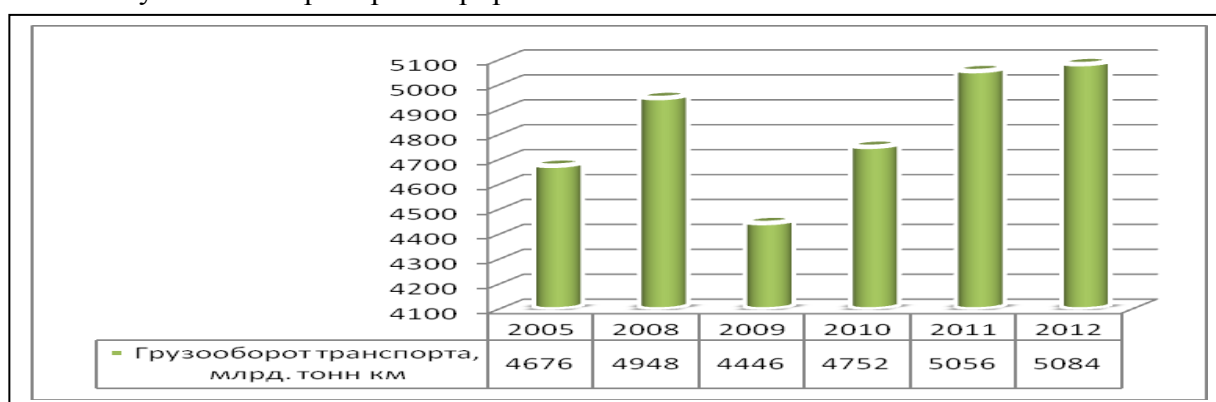


Рисунок 1.10. Динамика грузооборота транспорта в РФ (без газопроводного) с 2005-2012 г.г.

Наибольший удельный вес перевозок грузов приходится на трубопроводный транспорт и железнодорожный и по данным на 2013 г. доля перевозок этими видами транспорта составила 49,4% и 43,2% соответственно. Небольшую долю в объеме перевозок грузов занимает воздушный, морской и водный транспорт. В пределах 5% грузов перевозится автомобильным транспортом, рис.1.11.

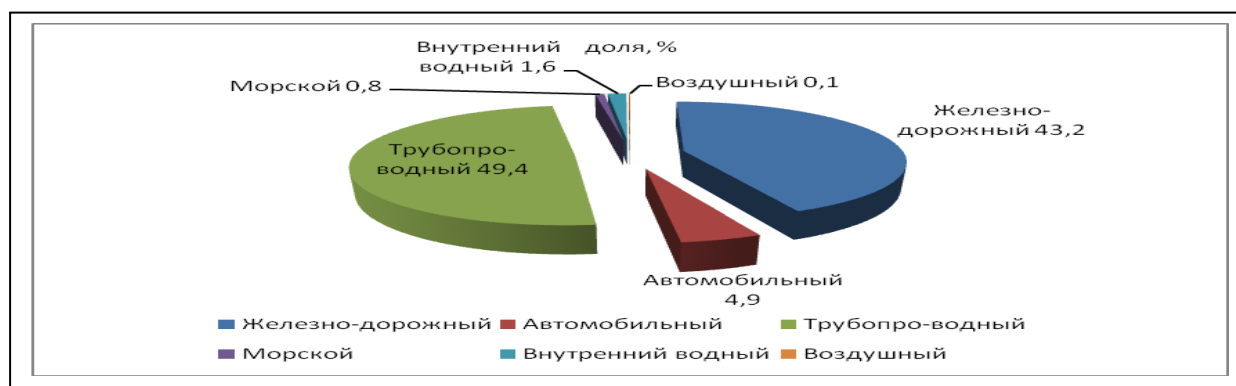


Рисунок 1.11. Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте в 2013 г.

На увеличение объемов перевозок грузов оказывает также рост перевозок воздушного транспорта и по данным на 2012 г. воздушным транспортном было перевезено 4,3 млрд. тонн км, а это на 0,3 млрд. тонн км выше показателя предыдущего года и более, чем в два раза превышает показатель 2005 г., рис.1.12.



Рисунок 1.12. Грузооборот воздушного транспорта с 2005-2012 г.г.

Растет не только динамика перевозки грузов воздушным транспортом, но и перевозка пассажиров и по состоянию на 2012 г. пассажирооборот воздушного транспорта составил 147,9 млрд. пасс. км, а это на 21,1 млрд. пасс. км выше показателя предыдущего года и на 134,01% выше начала анализируемого периода, рис.1.13.

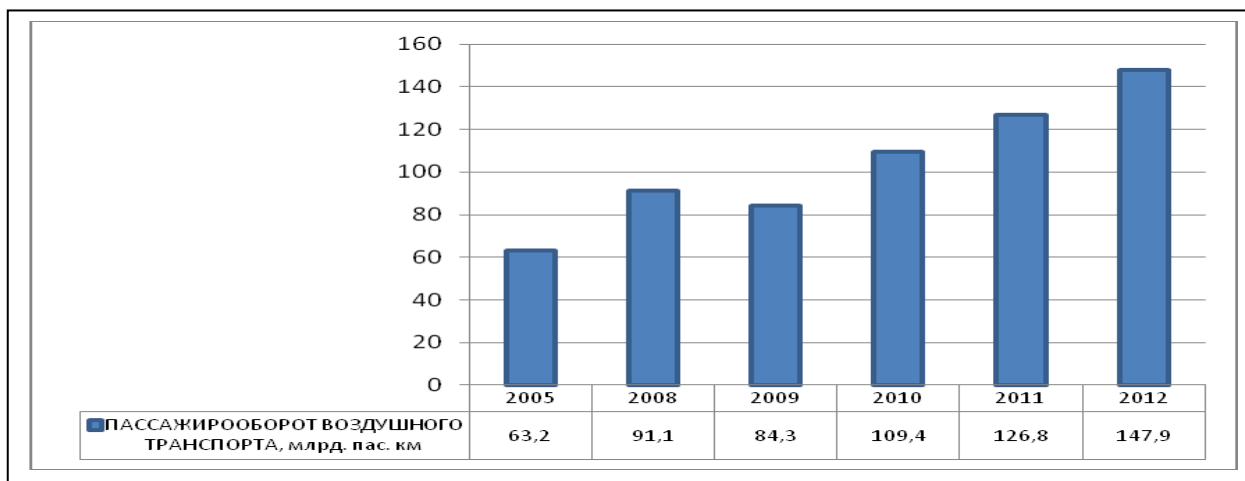


Рисунок 1.13. Динамика пассажирооборота воздушного транспорта с 2005-2012 г.г.

Наибольший удельный вес пассажирооборота приходится именно на воздушный транспорт и по данным на 2013 г. его доля составила 46,0%, на долю железнодорожного и автомобильного транспорта приходится 28,3% и 25,5% соответственно; и эти показатели составили 138,5 млрд. пасс. км. по железнодорожному транспорту и 124,9 млрд. пасс. км. по автомобильному транспорту, рис.1.14.

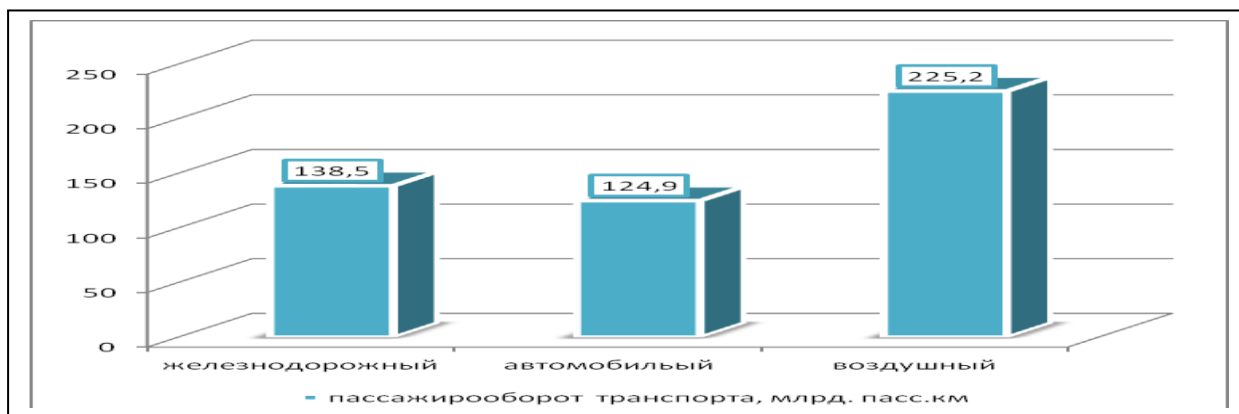


Рисунок 1.14. Пассажирооборот транспорта(без городского электрического) по видам транспорта в 2013 г.

Пассажирооборот и грузооборот различных видов транспорта оказывают влияние на финансовые показатели деятельности предприятий транспортного сектора и по данным на 2013 г. динамика числа прибыльных организаций является положительной. В частности, число прибыльных организаций прочего сухопутного транспорта составило 959ед., а это на 74 ед. больше по отношению к предыдущему году и на 40 ед. превышает показатель начала анализируемого периода. Число прибыльных предприятий железнодорожного транспорта увеличилось на 49 ед. и составило на конец анализируемого периода 170 ед., рис.1.15.



Рисунок 1.15. Динамика числа прибыльных транспортных организаций РФ с 2010-2013г.г.

В целом доля прибыльных организаций транспорта существенно не изменилась и по данным на 2013 г. доля прибыльных организаций железнодорожного и прочего сухопутного транспорта составила 71,1% и 52,4% соответственно, рис.1.16.



Рисунок 1.16. Удельный вес прибыльных транспортных организаций РФ в процентах от общего числа организаций с 2010-2013 г.г.

Несмотря на то, что число прибыльных организаций транспортного сектора показывает рост, однако общая сумма прибыли предприятий железнодорожного транспорта имеет тенденцию к снижению и по данным на конец анализируемого периода прибыль предприятий составила 55151 млн. руб., а это в три раза ниже показателя 2012 г., Однако, прибыль деятельности предприятий прочего сухопутного транспорта составила 22471 млн. руб., а это 23,53% выше показателя начала анализируемого периода, рис.1.17.



Рисунок 1.17. Динамика суммы прибыли транспортных организаций РФ с 2010-2013 г.г.

Наблюдается и снижение сальдированного финансового результата и по данным на 2013 г. сальдированный финансовый результат деятельности железнодорожного транспорта составил 48071 млн. руб., а это почти в три раза ниже показателя 2010г. Более чем в два раза снизился сальдированный финансовый результат прочего сухопутного транспорта и составил 2135 млн. руб., рис.1.18.

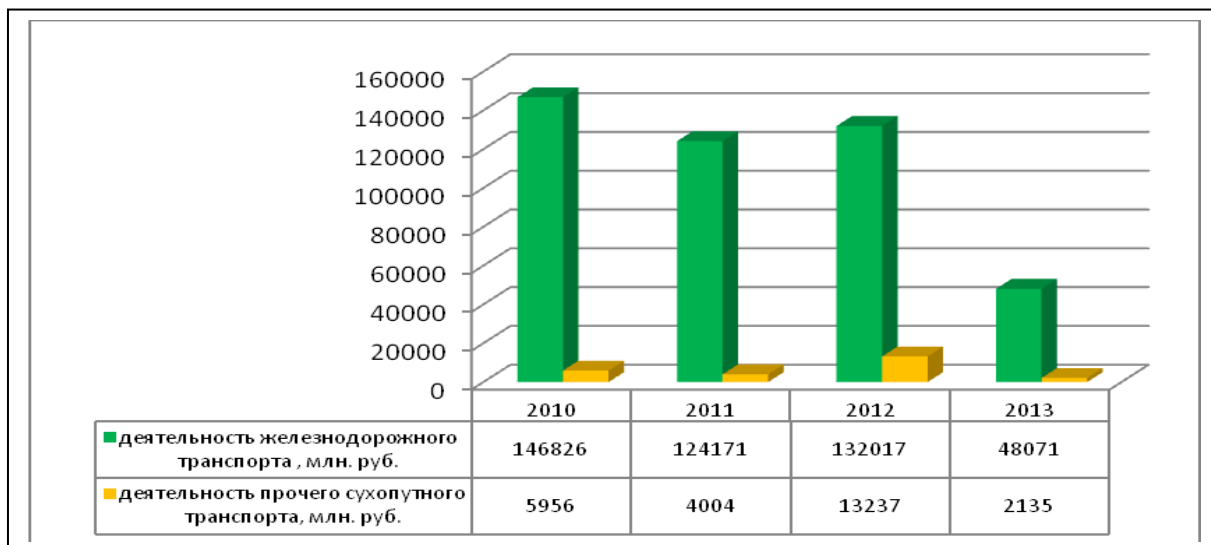


Рисунок 1.18. Сальдированный финансовый результат деятельности предприятий транспорта в РФ с 2010-2013 г.г.

Негативной тенденцией является и увеличение суммы убытка убыточных предприятий транспортного сектора и по данным на 2013 г. убыток железнодорожного транспорта вырос на 7,6% по отношению к показателю 2012 г. и на 35,1% увеличение убытка произошло по деятельности предприятий сухопутного транспорта, рис.1.19.



Рисунок 1.19. Темпы роста убытка убыточных транспортных организаций России с 2010-2013 г.г. по отношению к предыдущему году

В целом деятельность прочего сухопутного транспорта является убыточной и показатель рентабельности имеет отрицательное значение, которое по состоянию на 2013 г. составил -5,3%. Несмотря на то, что рентабельность деятельности железнодорожного транспорта имеет положительный знак и в 2013 г. составила 4,6%, однако за 2010-2013 г.г. произошло снижение рентабельности на 3%, рис.1.20.

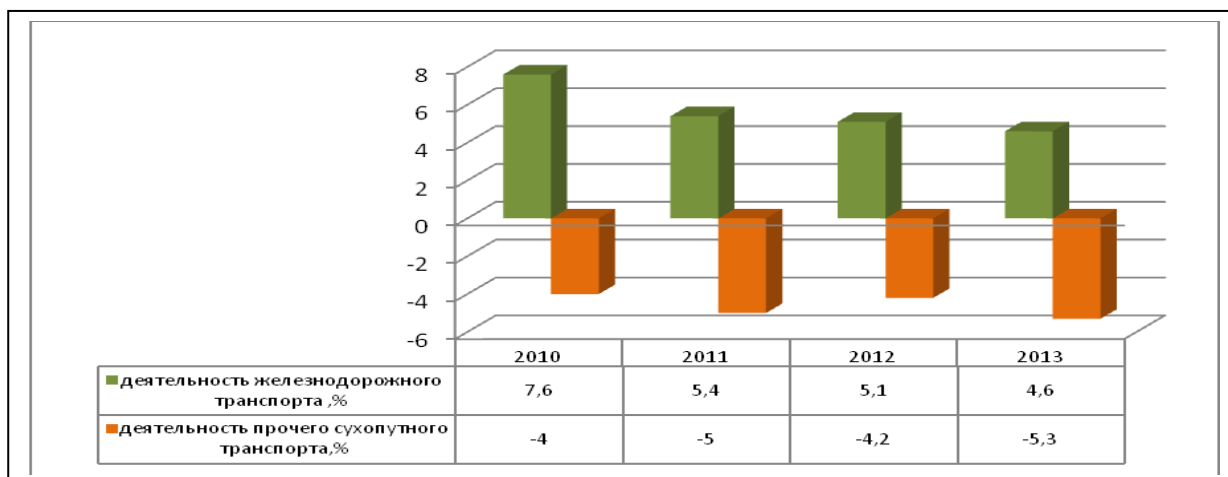


Рисунок 1.20. Рентабельность проданных товаров (услуг) транспортными предприятиями РФ с 2010-2013 г.г.

Таким образом, проведенный выше анализ показал, что на протяжении анализируемого периода в России наблюдается увеличение протяженности дорог, за исключение железнодорожных линий. Однако, темпы роста построенных автомобильных, железнодорожных путей, взлетно-посадочных полос, морских и речных причалов достаточно низки. Объемы перевозок, как грузов, так и пассажиров на протяжении анализируемого периода показывают ежегодный рост по всем видам транспорта. Несмотря на это темпы роста убытка убыточных предприятий транспортного сектора ежегодно растут, рентабельность снижается, а рентабельность деятельности прочего сухопутного транспорта и вовсе отрицательная. Негативным фактором также является и снижение прибыли транспортных организаций. Все это свидетельствует о том, что развитие рынка транспортно-логистической деятельности оставляет желать лучшего. На деятельность транспортно-логистических комплексов, существенное влияние оказывают объемы экспорта и импорта перевозом, а также вложение инвестиций в отрасль. В связи с этим, является необходимым провести анализ внешнеэкономической деятельности транспортных компаний РФ, для этого перейдем к следующей части исследования.

1.3.Динамика экспорта и импорта транспортных услуг РФ и инвестиций в транспортно-логистическую отрасль

Проведем анализ экспорта и импорта транспортных услуг РФ по имеющейся статистической отчетности, представленной в прил.3. За 2010-2013 г.г. объемы импортных и экспортных перевозок автомобильным транспортом выросли на 2,03 млн. т

и 0,74 млн. т соответственно и по данным на конец анализируемого периода объемы импортных перевозок составили 3,51 млн. т., экспортные составили 1,45 млн. т. Небольшой объем перевозок автомобильным транспортом приходится на транзитные перевозки и перевозки по территории иностранных государств и в 2-13 г. объемы этих перевозок составили 0,05 млн. т и 0,02 млн. т соответственно, рис. 1.21.

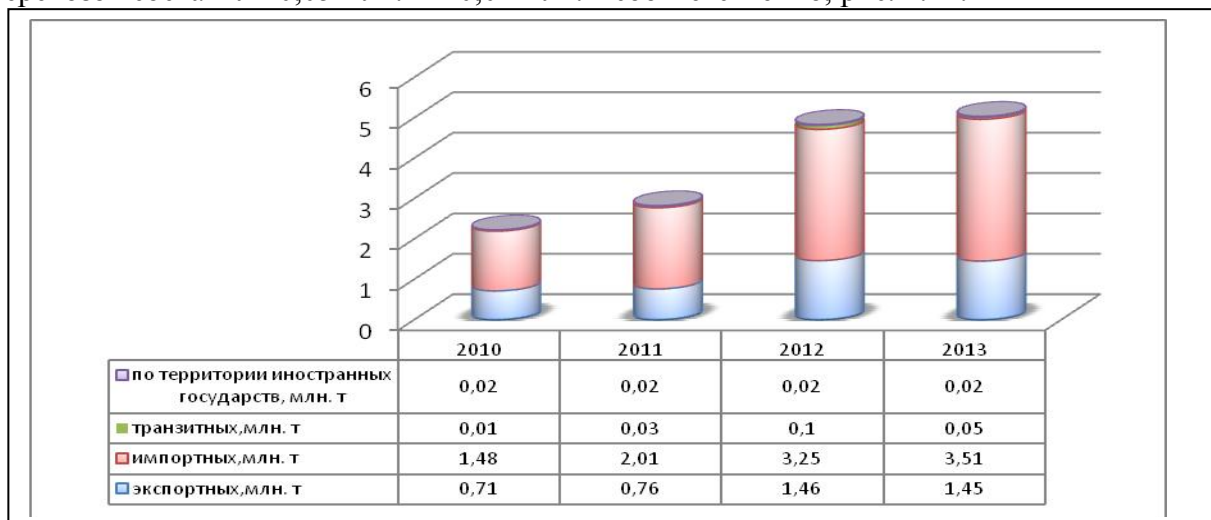


Рисунок 1.21. Перевезено грузов организациями автомобильного транспорта РФ с 2010-2013 г.г.

Небольшая доля в объеме перевозок морским транспортом приходится на импортные перевозки и в 2013 г. было перевезено 0,8 млн. т, а это в два раза ниже показателя 2012 г. Экспортные перевозки и перевозки между иностранными портами также снизились на 11,5 млн. т и 6,7 млн. т, рис.1.22.

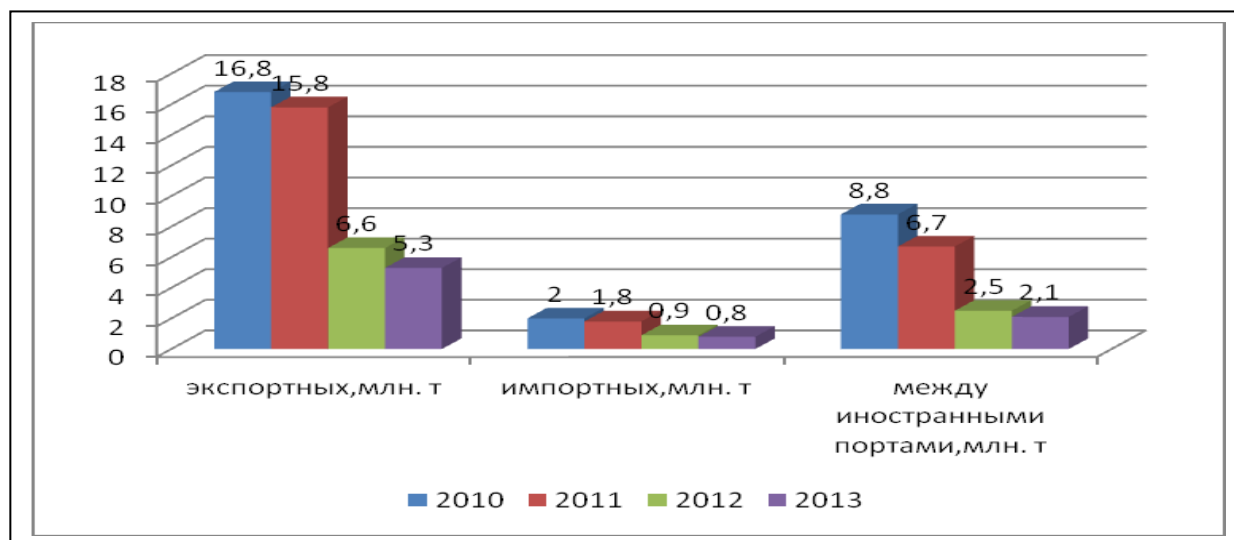


Рисунок 1.22. Перевезено грузов морским транспортом РФ с 2010-2013 г.г.

Если динамика перевозок грузов морским транспортом имеет динамику снижения, то объемы перевозок внутренним водным транспортом с 2010-2013 г.г. показывают рост и по данным на конец анализируемого периода экспортные перевозки этим видом

транспорта составили 24,5 млн. т., а это на 8,9 млн. т выше показателя 2010 г. Объемы импортных и транзитных перевозок возросли на 1,3 млн. т и 0,2 млн. т соответственно. Между иностранными портами было перевезено 4,5 млн. т груза, а это на 4 млн. т выше показателя начала анализируемого периода, рис.1.23.

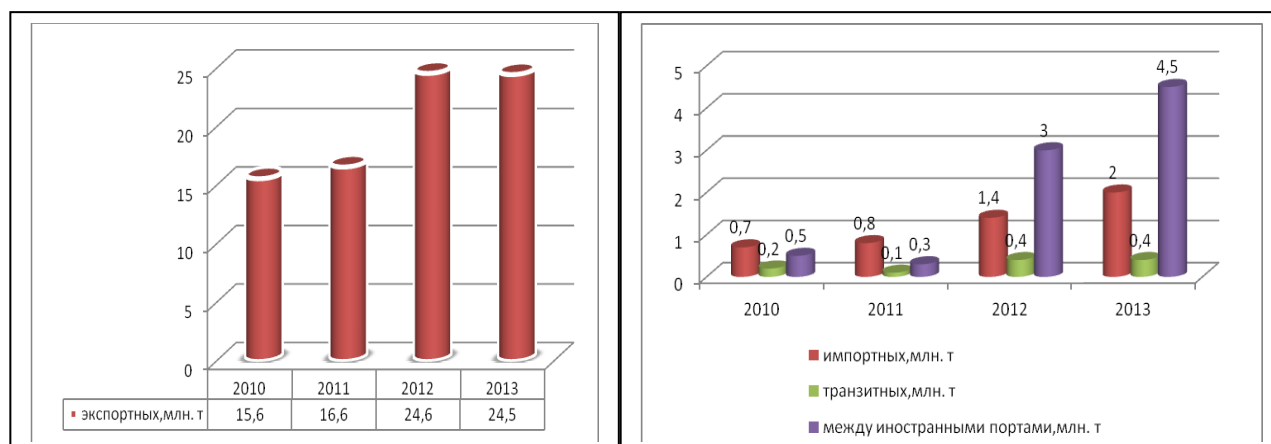


Рисунок 1.23. Перевезено грузов внутренним водным транспортом с 2010-2013 г.г.

Важно отметить, что наибольший удельный вес в объемах перевозок внутренним водным транспортом приходится на экспортные перевозки и составляет 78,03%, небольшая доля приходится на импортные и транзитные перевозки.

В целом в РФ за 2005-2013 г.г. наблюдается как экспорт, так и импорт транспортных услуг и по данным на 2013г. экспорт составил 20747млн. долл. США, а это на 127,36% выше показателя 2005г. На 247,48% вырос импорт транспортных услуг и составил 17505 млн. долл. США, рис.1.24.

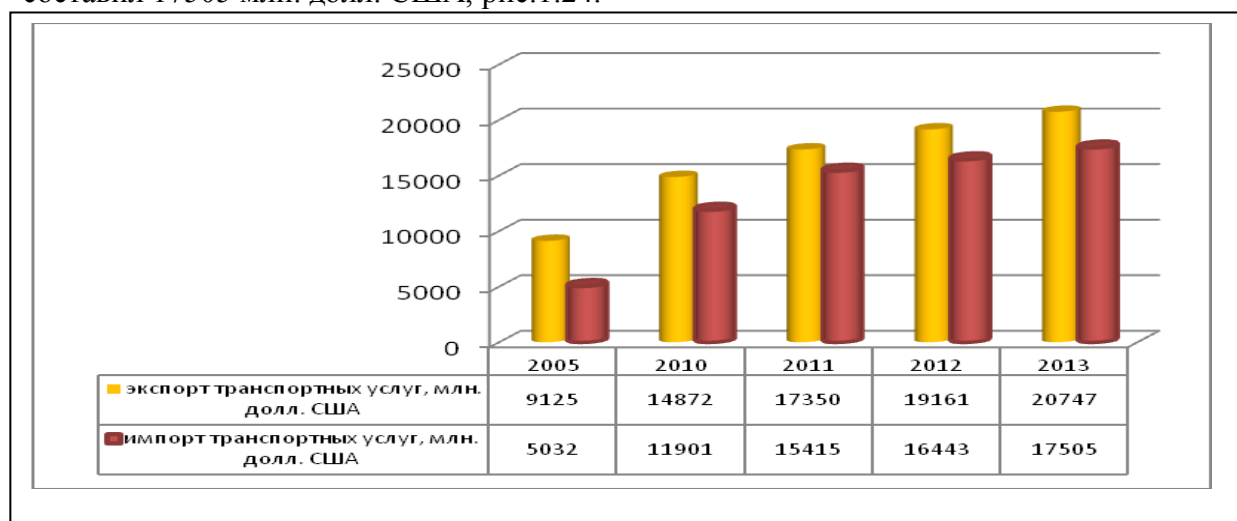


Рисунок 1.24. Динамика экспорта и импорта транспортных услуг с 2005-2013 г.г.

В целом Россия ориентирована на экспорт транспортных услуг, который превышает показатель импорта на 3242 млн. дол. США. Увеличение экспорта транспортных услуг РФ произошло за счет роста экспорта по всем видам транспорта. В частности, экспорт воздушного и морского транспорта вырос на 8041 млн. дол. США и

1356 млн. дол. США соответственно. По прочим видам транспорта экспорт составил 4849 млн. дол. США, а это превышает показатель 2005 г. на 75,18%, рис.1.25.

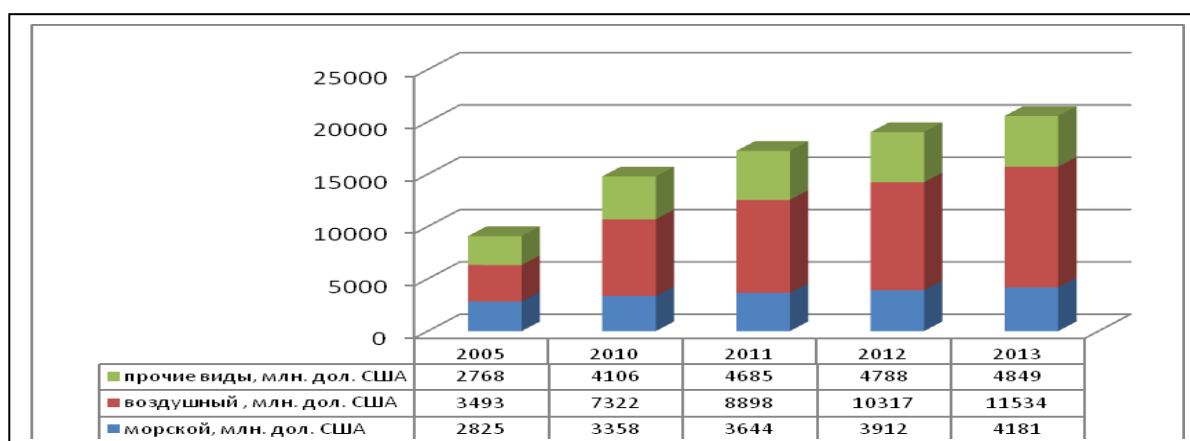


Рисунок 1.25. Экспорт транспортных услуг РФ по видам транспорта с 2005-2013г.г.

По импорту перевозок прочими видами транспорта рост составил 1391 млн. долл. США, объемы импорта воздушным и морским путем составили 11025 млн. долл. США и 4106 млн. долл. США соответственно. При этом рост по воздушным перевозкам произошел на 313,08%, импорт морских увеличился на 196,89%, рис.1.26.

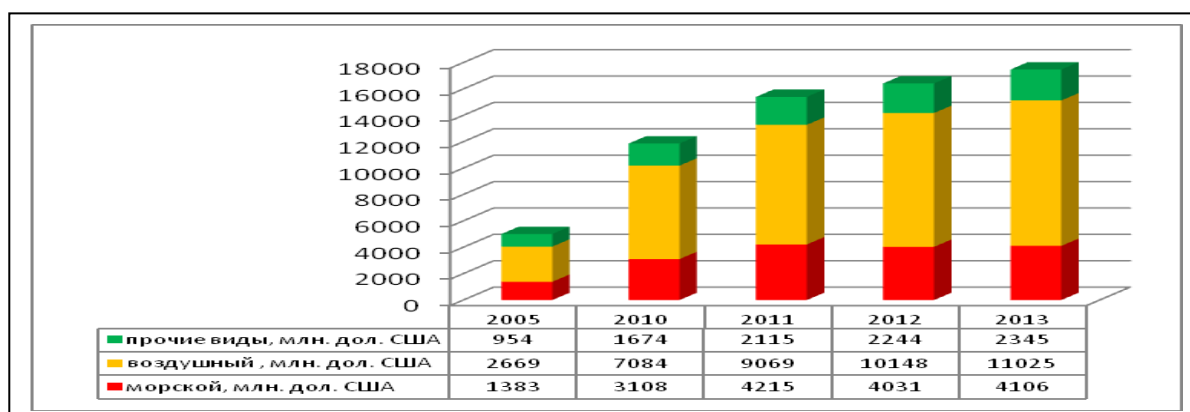


Рисунок 1.26. Импорт транспортных услуг РФ по видам транспорта с 2005-2013г.г.

Увеличение экспорта и импорта транспортных услуг свидетельствует о положительной динамике развития на мировом рынке. На развитие транспортной отрасли оказывают влияние инвестиции и финансовые вложения в отрасль. Проведем анализ этих данных по имеющейся статистической отчетности представленной в прил.3. Данные за 2010-2013 г.г. показывают, что финансовые вложения организаций РФ в деятельность транспортных компаний в целом имеют динамику роста и в 2013 г. было вложено 1823,9 млрд. руб. в деятельность железнодорожного транспорта и 60,1 млрд. руб. в деятельность прочего сухопутного транспорта. При этом, рост финансовых вложений в деятельность железнодорожного транспорта составил 94,30% по отношению к показателю 2010 г. и 7,47% по сравнению с показателем предыдущего года. Финансовые вложения

организаций в деятельность прочего сухопутного транспорта увеличились на 212,39%, рис.1.27.

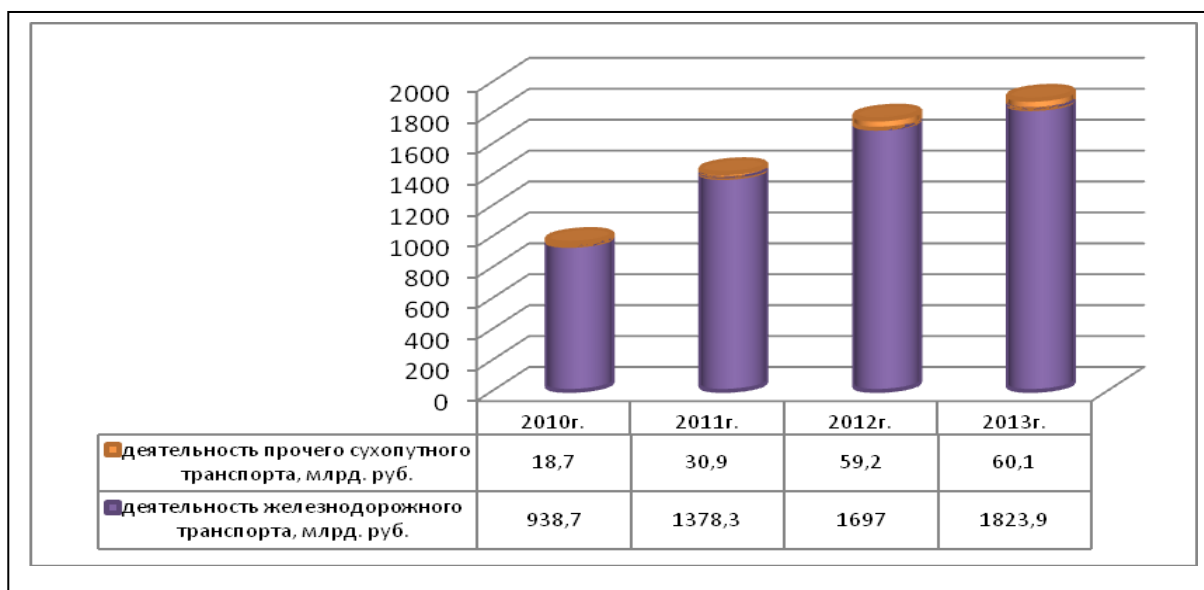


Рисунок 1.27. Финансовые вложения организаций РФ в деятельность транспортных компаний с 2010-2013 г.г.

Несмотря на то, что финансовые вложения организаций в деятельность железнодорожного транспорта показали существенный рост, однако динамика иностранных инвестиций в деятельность железнодорожного транспорта показала снижение на 12млн. дол. США и 107млн. дол. США по отношению к 2010-2011г.г. и на конец анализируемого периода иностранные инвестиции в развитие железнодорожного транспорта составили 6 млн. долл. США, рис.1.28.

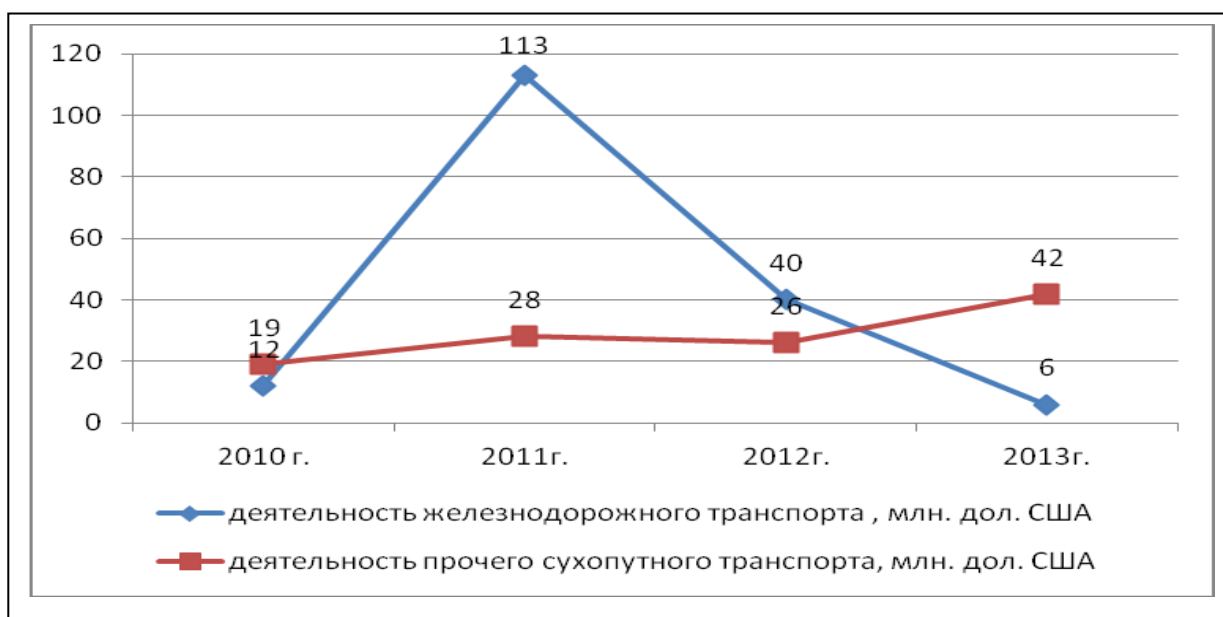


Рисунок 1.28. Динамика иностранных инвестиций в транспортную отрасль РФ с 2010-2013г.г.

В деятельность прочего сухопутного транспорта динамика иностранных инвестиций показывает рост, который составил 30 млн. дол. США и на конец анализируемого периода в деятельность этих видов транспорта было инвестировано 42 млн. дол. США.

В целом рост иностранных инвестиций в деятельность прочего сухопутного транспорта по данным на 2011-2013 г.г. составляет от 45,7% до 59,7% по отношению к показателю предыдущего года. Снижение иностранных инвестиций в деятельность прочего сухопутного транспорта произошло в 2010 г. и 2012 г. и темпы роста составили 93,1% и 95,7% соответственно. По деятельности железнодорожного транспорта динамика инвестиций отрицательная на протяжении всего анализируемого периода и темпы роста составляют 14,5% по данным на 2013 г., соответственно снижение иностранных инвестиций составило 85,5%, рис.1.29.



Рисунок 1.29. Темпы роста поступления иностранных инвестиций в транспортную отрасль РФ в процентах по отношению к предыдущему году с 2010-2013 г.г.

Таким образом, проведенный анализ показал, что экспорт и импорт транспортных услуг России на протяжении анализируемого периода увеличивается, при этом растет экспорт и импорт по всем видам транспорта. Россия является экспортно -ориентированной страной, и объемы экспорта транспортных услуг превышают объемы импорта. Динамика финансовых вложений организаций в транспортную отрасль является положительной. Однако, объемы иностранных инвестиций в деятельность железнодорожного транспорта показывают существенное снижение, что нельзя сказать об иностранных инвестициях в деятельность прочего сухопутного транспорта.

В целом проведенный анализ рынка развития транспортно-логистических комплексов в РФ оставляет желать лучшего, так как несмотря на рост объемов перевозок и пассажиров, количество инфраструктурных объектов транспортной отрасли

незначительно и темпы роста их строительства значительно снизились. Произошло снижение прибыли транспортных компаний, наблюдается снижение рентабельности. Все это свидетельствует об ухудшении деятельности транспортно-логистических услуг российскими компаниями. Однако, для того, чтобы определить конкурентоспособность транспортной отрасли РФ является необходимым проведение сравнительного анализа с различными странами. В связи с этим перейдем к следующей главе исследования.

ГЛАВА 2. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ И В МИРЕ

2.1. Оценка логистической привлекательности России и стран мира в мировом рейтинге Всемирного банка

Проведем анализ логистической привлекательности России в рейтинге Всемирного банка по данным за 2012-2014г.г. В 2014 г. Всемирный банк опубликовал новую версию Logistics Performance Index – 2014, по итогам исследования каждая страна получает логистический индекс, исходя из которого составляется рейтинг стран. Logistics Performance Index складывается из оценки работы таможи, скорости и стоимости доставки, задержек при транспортировке и т. п., то есть, в целом, «дружественности» логистической системы страны в отношении пользователя. Россия в новом рейтинге поднялась на несколько строчек – с 95-го места в 2012 г. на 90-е в 2014 г. Общая оценка также повысилась – с 2,58 балла до 2,69, высший балл здесь – 5. Хуже всего в России традиционно оценивают работу таможи – на 2,20 балла из пяти. По этому показателю Россия занимает 133-е место из 160-ти (в предыдущем рейтинге Россия была на 138-й строчке), рис.2.1.

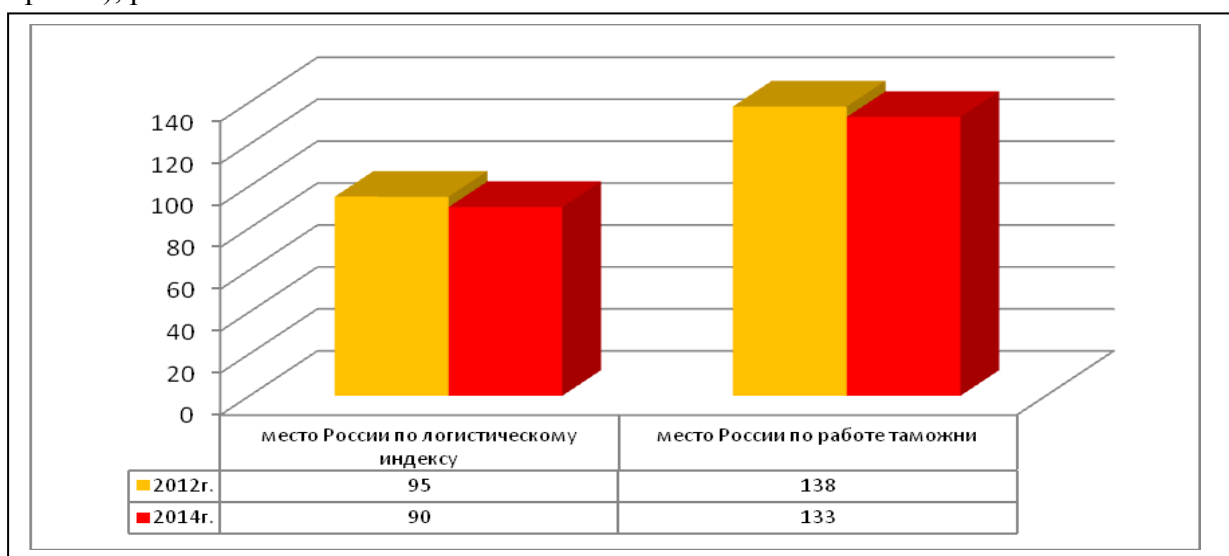


Рисунок 2.1. Место России в логистическом рейтинге Всемирного банка по логистическому индексу и работе таможи с 2012-2014г.г.

*Источник: Россия в логистическом рейтинге Всемирного банка [Электронная версия][
<http://transukr.dp.ua>]*

В рейтинге Всемирного банка также представлены показатели качества перевозок и инфраструктуры. И по данным за 2014 г. по показателю инфраструктуры Россия заняла 77 место против 97 места в 2012 г. По возможностям отслеживать движение груза РФ, как и

двумя годами ранее, находится на 79-м месте, по качеству логистических услуг и компетенции в этой сфере поднялись с 92-й строчки на 80-ю, по своевременности доставки – с 94-й на 84-ю, по качеству международных перевозок – со 106-й на 102-ю, рис.2.2. На первом месте по качеству таможенного администрирования в рейтинге стоит Норвегия, она же занимает первую строчку по качеству логистических услуг. По качеству инфраструктуры и возможностям отслеживать движение груза лидером является Германия, по качеству международных перевозок и своевременности доставки – Люксембург. По сумме составляющих первую пятерку рейтинга составляют Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания и Сингапур.

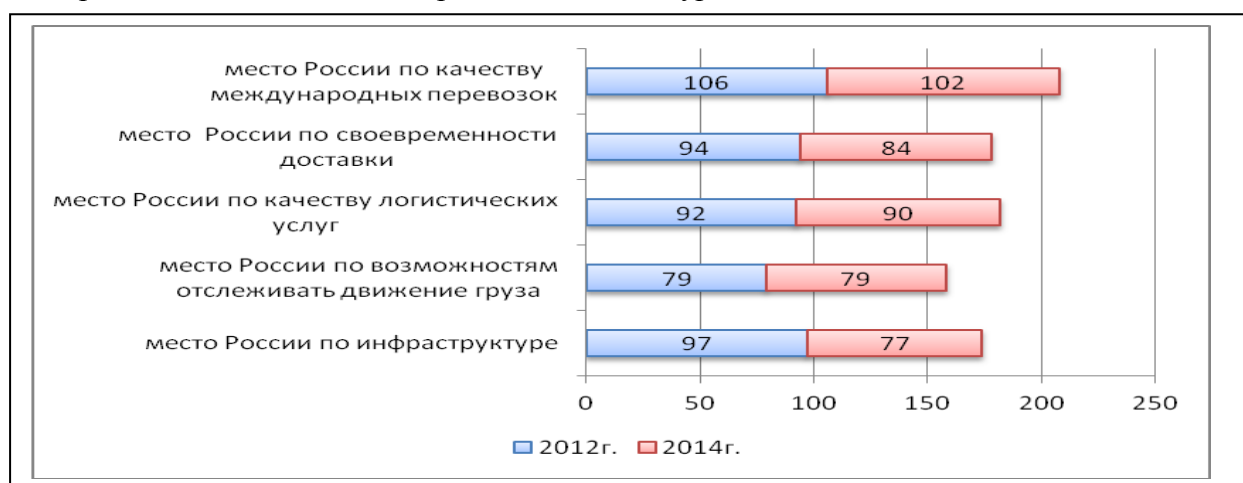


Рисунок 2.2. Место России в логистическом рейтинге Всемирного банка по качеству перевозок и инфраструктуре с 2012-2014 г.г.

Россия в логистическом рейтинге Всемирного банка [Электронная версия][<http://transukr.dp.ua>]

Таким образом, по данным Всемирного банка Россия улучшила свои показатели в мировом логистическом рейтинге 2014 г. по отношению к показателям 2012 г., однако лидирующие позиции по прежнему занимают другие страны, в частности: Германия, Нидерланды, Бельгия, Великобритания и Сингапур. Следовательно, для развития транспортно-логистической деятельности России является необходимым разработка эффективной транспортной стратегии и ее реализации на государственном уровне.

Объективная оценка развития логистики – задача, решением которой занимаются различные научно-исследовательские институты, международные организации и ученые. Одним из широко используемых методов является составление межстрановых рейтингов, базирующихся на вычислении сводного индекса на основе различных показателей (субиндексов).

Методология оценки развития логистики на основе расчета индекса эффективности логистики – LPI, разработанная Всемирным банком, не является единственной. В 2010 г.

исследовательский институт «Transport Intelligence» (Великобритания) разработал индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой – EMLI (Emerging Market Logistics Index), который отражает степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвестиций и составляется ежегодно.

Если в 2010 г. оценка развития рынка логистики проводилась по 38 странам с развивающейся экономикой, то в январе 2013 г. был опубликован уже четвертый отчет по 45 государствам. Общий индекс EMLI рассчитывается на основе трех субиндексов в следующей пропорции: размер и динамика развития рынка – 50% общего индекса, рыночная совместимость – 25%, развитие транспортных коммуникаций – 25%.

По итогам исследования развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой (EMLI) за 2010-2013 гг. наиболее привлекательными странами для инвестирования в сферу логистики являются Китай, Индия, Бразилия, Саудовская Аравия, Индонезия, Объединенные Арабские Эмираты, Россия, Малайзия, Мексика, Турция, Чили, Египет, табл.2.1.

Таблица 2.1

Наиболее привлекательные развивающиеся страны для инвестирования в сферу логистики по индексу EMLI в 2010-2013 гг.

Страна	Общий индекс EMLI (место страны)			
	2010	2011	2012	2013
Китай	–	8,32 (1)	8,58 (1)	8,30 (1)
Индия	7,51 (1)	7,00 (2)	6,96 (2)	6,94 (2)
Бразилия	7,28 (2)	6,74 (3)	6,84 (3)	6,89 (3)
Саудовская Аравия	5,69 (9)	6,01 (6)	6,70 (4)	6,67 (4)
Индонезия	7,02 (3)	6,73 (4)	6,44 (6)	6,60 (5)
Объединенные Арабские Эмираты	5,74 (7)	5,59 (9)	6,49 (5)	6,55 (6)
Россия	6,38 (5)	6,22 (5)	6,29 (7)	6,44 (7)
Малайзия	5,56 (10)	–	6,01 (8)	6,11 (8)
Мексика	6,46 (4)	5,98 (7)	5,84 (10)	6,07 (9)
Турция	6,03 (6)	5,80 (8)	–	5,99 (10)
Чили	–	5,29 (10)	5,97 (9)	–
Египет	5,69 (8)	–	–	–

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

Среди стран Таможенного союза в рейтинге EMLI присутствуют только Россия и Казахстан. РФ в 2010-2011 гг. занимала пятое место, и ухудшила свое положение на две позиции в 2012-2013 гг. (7 место). Казахстан в 2010 г. занимал 33 место, в 2011 г. – 30-е, в 2012 г. – 25-е, в 2013 – 18 место. Беларусь не включена в данный рейтинг , табл.2.2.

Таблица 2.2

Страны Таможенного союза по индексу EMLI в 2010-2013 гг.

Страна	Общий индекс EMLI (место страны)			
	2010	2011	2012	2013
Россия	6,38 (5)	6,04 (5)	6,29 (7)	6,44 (7)
Казахстан	4,20 (33)	4,33 (30)	4,55 (25)	4,99 (18)

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

Таким образом, хотя рынок логистики России является самым привлекательным среди анализируемых стран, однако следует говорить о снижении его привлекательности для инвестиций в сферу логистики вследствие ухудшения положения на две позиции. Наиболее динамично и прогрессивно развивается рынок логистики в Казахстане.

Рассмотрим динамику развития рынка логистики стран Таможенного союза по субиндексам EMLI за 2010-2013 гг., табл.2.3.

Таблица 2.3

Страны СНГ по субиндексам EMLI за 2010-2013 гг.

Страна	Год	Субиндексы EMLI		
		размер и динамика развития рынка (market size & growth)	рыночная совместимость (market compatibility)	развитие транспортных коммуникаций (connectiveness)
Россия	2010	7,62	5,47	4,70
	2011	7,66	5,23	4,60
	2012	7,57	5,06	5,07
	2013	7,78	5,45	5,12
Казахстан	2010	3,76	5,47	3,83
	2011	3,84	5,52	4,09
	2012	4,03	5,76	4,62
	2013	4,36	6,60	5,00

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

Анализ указанных субиндексов EMLI показал следующее. Россия обладает высоким показателем размера и динамики развития рынка, недостаточно развиты транспортные коммуникации и связи, слабая рыночная совместимость. В Казахстане

недостаточно развита внутренняя транспортная инфраструктура и связи, небольшой и недостаточно развитый рынок, невысокая рыночная совместимость.

В целом можно сделать следующий вывод о привлекательности рынка логистики России и Казахстана. Наиболее привлекательным для инвестиций рынком логистики обладает Россия, прежде всего, за счет высокого показателя размера и динамики развития рынка. Наиболее динамично развивается рынок логистики в Казахстане и его привлекательность увеличивается.

Рассмотрим рейтинг стран по индексу глобальной интеграции DHL, представленной компанией DHL, которая является мировым лидером в области логистики и экспресс-доставки, и в 2011 г. она выпустила в свет первое исследование «Индекс глобальной интеграции DHL (DHL Global Connectedness Index)». Исследование проводилось по заказу компании DHL всемирно известным специалистом в области стратегии международного бизнеса и экономики Панкаджем Гемаватом (Pankaj Ghemawat), преподающим международную стратегию в бизнес-школе IESE, Барселона. В 2012 г. был опубликован уже второй отчет, содержащий всесторонний анализ глобализации в мире, включающий данные по 140 странам.

С помощью Индекса глобальной интеграции DHL изучаются данные по различным типам международных торгово-экономических связей, включающим такие субиндексы, как международные потоки товаров (Trade Pillar), капитала (Capital Pillar), информации (Information Pillar) и человеческих ресурсов (People Pillar). В отличие от существующих индексов, с помощью индекса DHL GCI анализируется не только глубина межгосударственных взаимосвязей (Depth), но и их географический охват (Breadth). Таким образом, с одной стороны, выделяются страны, тесно сотрудничающие с большим количеством других государств, а с другой – страны с прочными связями только в рамках небольшой группы государств-партнеров.

По итогам исследований в 2011 г. наиболее обширными и глубокими международными связями обладали Нидерланды, Сингапур, Ирландия, Швейцария, Люксембург, Великобритания, Швеция, Бельгия, Гонконг (Китай) и Мальта. В 2012 г. Гонконг (Китай) и Мальта были вытеснены из десятки рейтинга, их место заняли Дания и Швеция, табл.2.4. Таким образом, позицию самой интегрированной страны сохраняют Нидерланды. При этом 9 европейских стран (в 2011 г. – 8) вошли в десятку наиболее интегрированных, а Европа – стала регионом с наивысшим уровнем проникновения глобализации.

Таблица 2.4

Страны с наиболее обширными и глубокими международными связями по индексу DHL GCI в 2011-2012 гг.

Страна	Место страны по индексу DHL GCI	
	2011	2012
Нидерланды	1	1
Сингапур	2	2
Люксембург	5	3
Ирландия	3	4
Швейцария	4	5
Великобритания	6	6
Бельгия	8	7
Швеция	7	8
Дания	–	9
Германия	–	10
Гонконг (Китай)	9	–
Мальта	10	–

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

Среди стран СНГ и Балтии по Индексу глобальной интеграции DHL в 2012 г. на первом месте Эстония (43 место), на второе неожиданно вышла Украина (52 место), сместив при этом Казахстан на третье (54 место) и Литву на четвертое (55 место). Россия в данном рейтинге среди стран СНГ и Балтии находится на шестом месте, Беларусь – на девятом, табл.2.5.

Таблица 2.5

Страны СНГ, Балтии по индексу DHL GCI в 2011-2012 гг.

Страна	Место страны по индексу DHL GCI	
	2011	2012
Эстония	48	43
Украина	56	52
Казахстан	59	54
Литва	54	55
Латвия	68	59
Россия	66	68
Армения	78	81
Азербайджан	82	92
Беларусь	103	94

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

Беларусь в индексе DHL GCI в 2012 г. среди 140 стран мира заняла 94 место, улучшив свой рейтинг на 9 позиций, Россия – 68 место, ухудшив рейтинг на две позиции, Казахстан улучшил свой рейтинг на 5 позиций и занял в 2012 г. 54 место. Наилучший показатель из стран СНГ у Украины – 52 место (улучшение рейтинга на 4 позиции). Следовательно, уровень интеграции в мировую экономику у Казахстана и Беларуси возрастает, у России – падает.

Рассмотрим место стран Таможенного союза по субиндексам DHL GCI в 2011-2012 гг., табл.2.6.

Таблица 2.6

Страны Таможенного союза по субиндексам DHL GCI в 2011-2012 гг.

Страны	Год	Место страны по субиндексам DHL GCI					
		depth	breadth	Trade Pillar	Capital Pillar	Information Pillar	People Pillar
Россия	2011	91	50	50	48	70	62
	2012	92	53	55	51	71	62
Беларусь	2011	71	115	88	–	27	75
	2012	58	117	75	–	24	74
Казахстан	2011	67	60	91	20	91	36
	2012	61	57	82	16	89	41

Источник: Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

По географическому охвату трансграничных потоков лидером является Россия (53 место в 2012 г.), по глубине, т.е. интенсивности трансграничных потоков – Беларусь (58), по международной торговле – Россия (55), по обмену капиталом – Казахстан (16), по информационным потокам – Беларусь (24), по человеческим ресурсам – Казахстан (41).

На основе анализа субиндексов DHL GCI в 2011-2012 гг. можно сделать вывод о том, что из стран Таможенного союза наиболее интегрированной страной в мировую экономику является Казахстан, наименее – Беларусь. Странам Таможенного союза следует расширять внешнеторговые связи (особенно это касается Беларуси), проводить более открытую экономическую политику, работать в направлении заключения региональных торговых соглашений, повышать эффективность деятельности пограничных служб, так как вхождение в основные международные логистические рейтинги – это непереносимое требование для государств, которые стремятся занять свою нишу на мировом логистическом рынке. Для более глубокого анализа развития

инфраструктуры и качества обслуживания транспортно- логистической деятельности России и стран мира, является необходимым перейти к следующей части исследования.

2.2. Анализ инфраструктуры и качества обслуживания в транспортно- логистической деятельности в России и в мире

Проведем сравнительный анализ развития инфраструктуры и качества обслуживания в транспортно- логистической деятельности в России и в мире по данным федеральной службы статистики РФ, представленных в прил.4. К показателям развития инфраструктуры относятся длина и протяженность различных дорог и парк различных видов транспорта.

По имеющимся данным в 2013 г. большую длину железнодорожных путей имеют такие страны как: США, Китай, Россия, Япония, Франция, Украина, Польша, Германия, Испания. В этих странах протяженность железных дорог составляет от 15 тыс. км и более. При этом первое место по протяженности железных дорог принадлежит США и составляет 226,2 тыс. км, второе и третье места поделили России и Китай, протяженность дорог в этих странах составила 85,6 тыс. км и 66,1 тыс. км соответственно, рис.2.3.

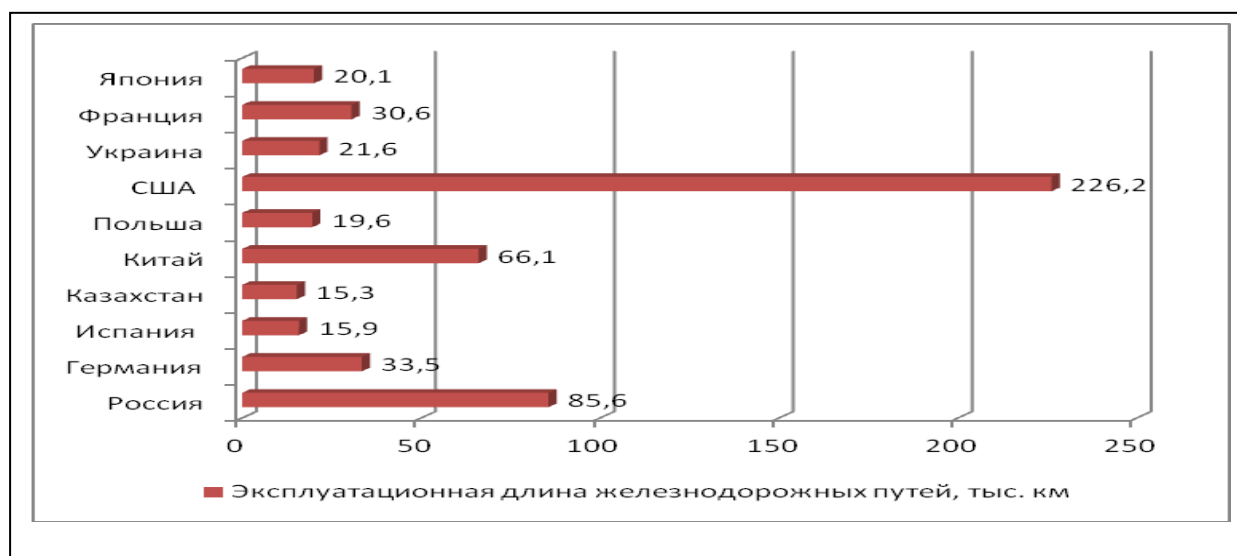


Рисунок 2.3. Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км

По протяженности автомобильных дорог первое место занимает Китай, и протяженность путей составляет 4237,5 тыс. км, это в четыре раза превышает протяженность автомобильных дорог в таких странах как: Япония, Франция, Россия, протяженность дорог в этих странах колеблется от 927,3 тыс. км до 1213 тыс. км соответственно. Польша, Германия, Великобритания также занимают десятку в рейтинге

по протяженности автомобильных дорог, однако по отношению к России , протяженность дорог в этих странах в два раза меньше, рис.2.4.

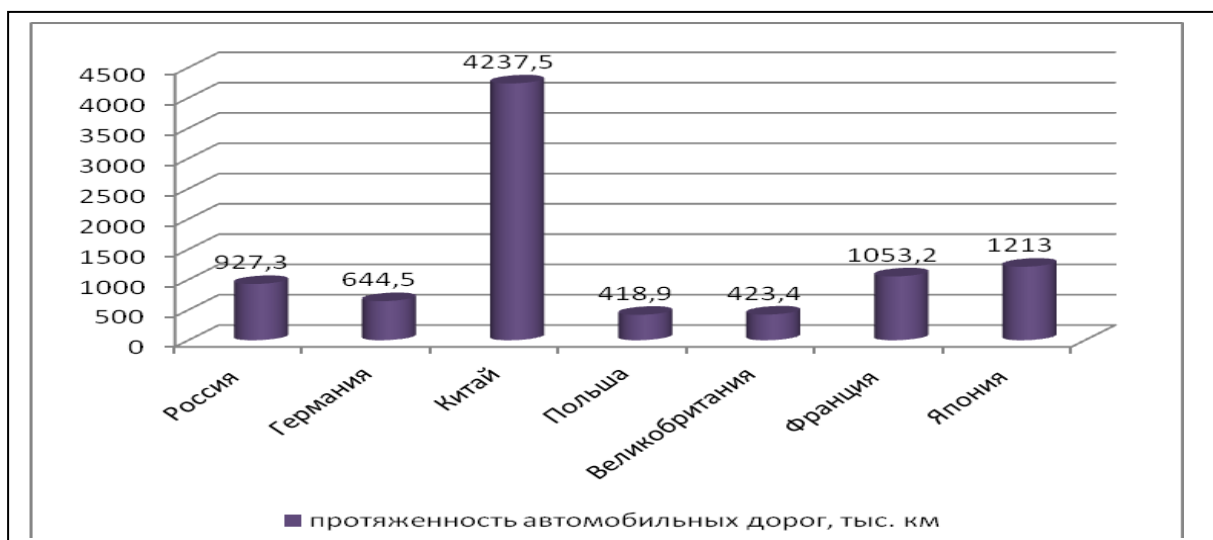


Рисунок 2.4. Протяженность автомобильных дорог в России и в мире

Лидирующими странами по наличию парка зарегистрированных автомобилей являются: Россия, Германия, Италия, Япония, Польша, Великобритания, Франция, рис.2.5.

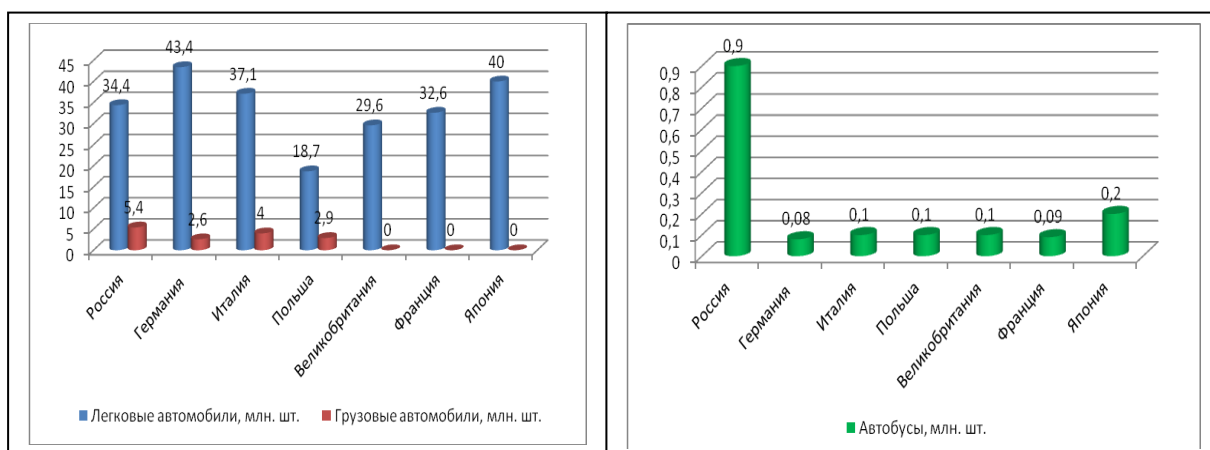


Рисунок 2.5. Парк зарегистрированных автомобилей в России и в мире

При этом, в тройку лидеров по наличию легковых автомобилей входят Германия, Япония, Италия, четвертое и пятое место по наличию легковых автомобилей принадлежит России и Франции. Количество легковых автомобилей в этих странах колеблется в пределах от 32.6 млн. шт. до 43,4 млн. шт. По количеству грузовых автомобилей Россия занимает первое место и количество грузового транспорта составляет 5,4 млн. шт. Второе и третье место поделили Италия и Польша , количество грузового транспорта в этих странах составляет 4млн. шт. и 2,9 млн. шт. Лидером является Россия и по количеству зарегистрированных автобусов и по состоянию на 2013 г. количество автобусов в РФ составляет 0,9 млн. шт. По другим странам наблюдается небольшие объемы этого вида транспорта, рис.2.5.

Качество транспортно-логистической деятельности – это в первую очередь объемы грузовых и пассажирских перевозок. По имеющимся данным представленным в прил.4, первое место в мире по объемам грузооборота принадлежит Китаю и этот показатель составил 17377 млрд. т км. По другим странам, в том числе и в России грузооборот транспорта в разы меньше. В частности, Россия занимает второе место в мире по объемам грузооборота транспорта и в 2013 г. этот показатель составил 5084 млрд. т км. небольшие объемы грузооборота у таких стран как: Германия, Япония, Франция, Украина, Казахстан, рис.2.6.

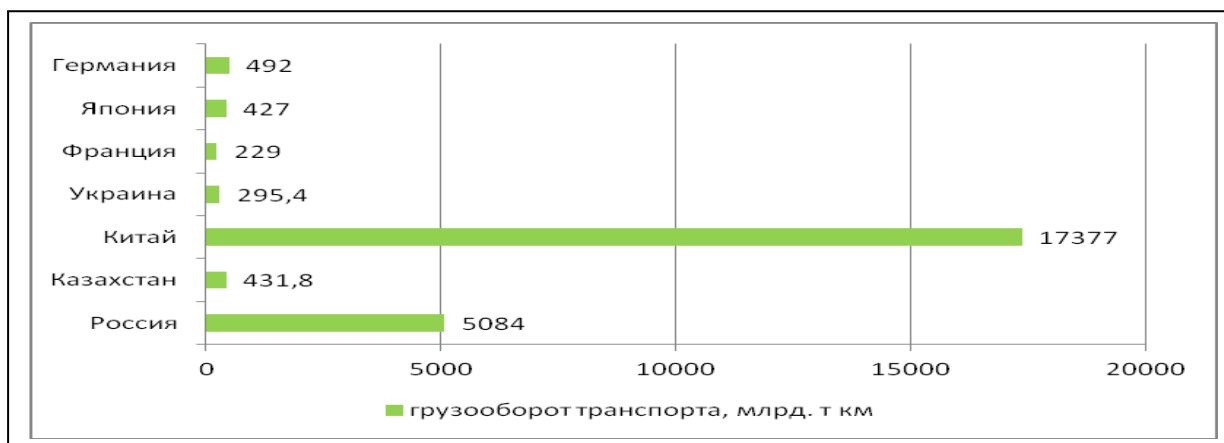


Рисунок 2.6. Грузооборот транспорта (без газопроводного) в России и в мире

По грузообороту воздушного транспорта лидирующие позиции занимает Азербайджан и объемы перевозок составили 357 млрд. т км. Незначительный грузооборот воздушного транспорта наблюдается в таких странах как: Россия, Франция, Япония, Таджикистан, Германия, объемы грузооборота воздушными суднами составляют не более 10млрд. т км. Второе и третье место по объемам грузооборота воздушного транспорта занимают Казахстан и США и объемы перевозок составляют 60 млрд. т км и 38 млрд. т км соответственно, рис. 2.7.

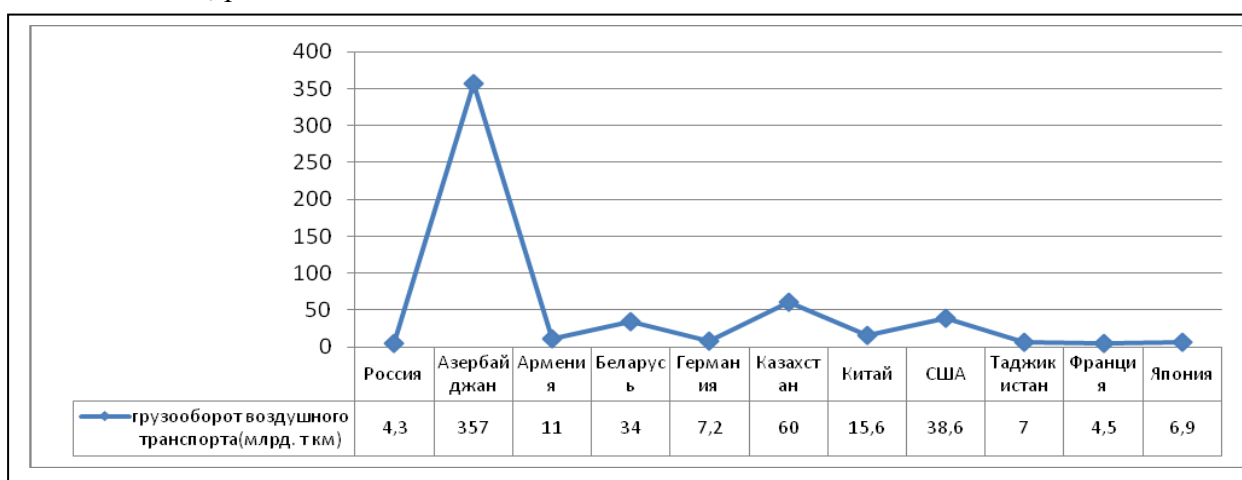


Рисунок 2.7. Грузооборот воздушного транспорта в России и в мире

По пассажирообороту транспорта первое место занимает Китай, объемы перевозок составляют 3338 млрд. пасс км, в три раза меньше пассажирооборот у таких стран как: Германия, Великобритания, Франция, объемы перевозок в этих странах колеблются в пределах от 997 до 1261 млрд. пасс км. Россия занимает шестое место по объемам пассажирооборота транспорта и объемы составили 489,3 млрд. пасс км, рис.2.8.



Рисунок 2.8. Пассажирооборот транспорта (без городского электрического), млрд. пасс. км

По пассажирообороту воздушного транспорта лидирующими странами являются: США, Германия, Китай, Россия, Великобритания, Франция, Япония. Однако, первое и второе места поделили США и Китай, объемы пассажирооборота в этих странах составляют 1319 и 500,3 млрд. пасс. км. В других странах объемы пассажирооборота значительно ниже, однако, они входят в десятку рейтинга по объемам, рис.2.9.

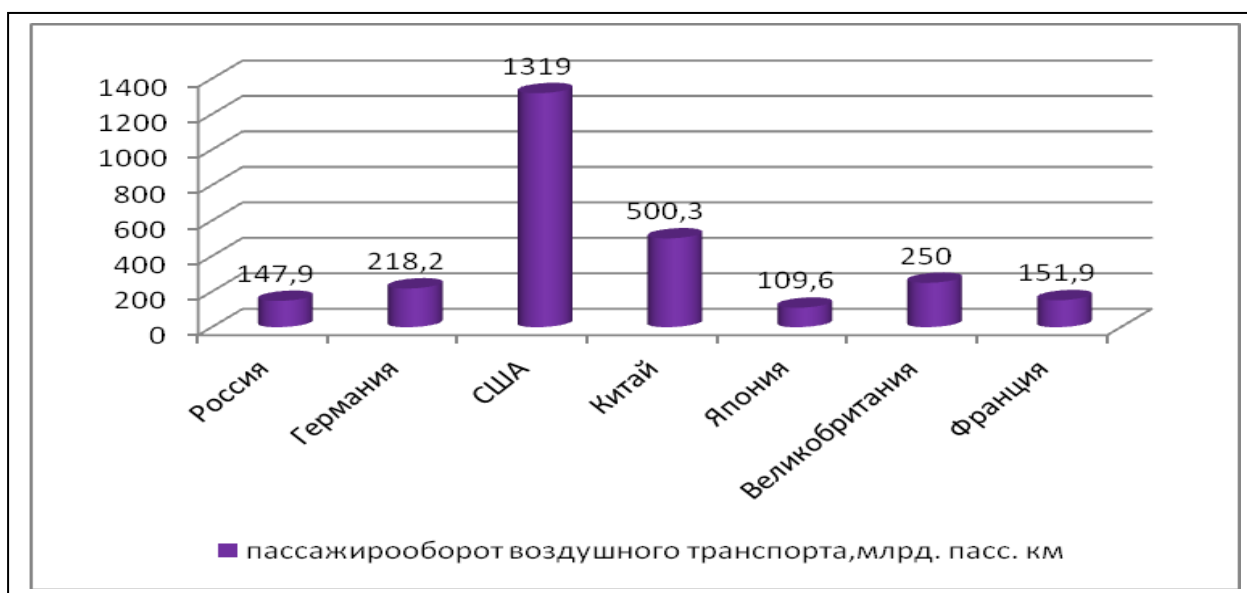


Рисунок 2.9. Пассажирооборот воздушного транспорта в России и в мире

Характерными чертами функционирования предприятий транспорта в условиях рыночной экономики являются такие объективные обстоятельства как формирование рынка логистических услуг, усиление конкуренции между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортировки со стороны потребителей. При этом современную практику транспортировки с точки зрения логистического сервиса можно кратко сформулировать следующим образом: “нужный товар требуемого качества и количества в заданное время и с оптимальными затратами”. Практически во всех странах значительная доля логистических затрат приходится на транспортную составляющую, поэтому оптимизации решений в транспортировке необходимо уделять повышенное внимание.

По разным оценкам, затраты на транспортировку составляют от 20 до 70 % от общих затрат на логистику, при этом в цене товаров транспортная составляющая имеет разную долю в зависимости от вида продукции: 2-3 % для электроники, 5-6 % для продуктов питания, 7-12 % для машин и оборудования, 40-60 % для сырьевой продукции, 80-85 % для минерально-строительных материалов и может достигать до 300% от себестоимости производства продукции по различным отраслям и компаниям.

Сравнительная характеристика структуры логистических услуг в РФ и мире приведена в табл. 2.7.

Таблица 2.7

Сравнение структур логистических услуг

Виды логистических услуг	Мир, %	Россия, %
Грузоперевозки и транспортно-экспедиторские услуги	69,0	95,5
Комплексные логистические услуги, включающие кроме грузоперевозок и транспортно-экспедиторских услуг услуги по хранению и дистрибьюции товаров	19,0	3,6
Управленческая логистика (аутсорсинг), в т. ч. услуги по управлению запасами, интегрированному планированию, оптимизации логистических бизнес-процессов	12,0	0,9
Итого логистические услуги	100	100

Источник: Клименко В. В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе Транспортной стратегии РФ до 2030 года // Логистика, №7, 2012.

Данные табл.2.7 показывают, что Россия значительно отстает от мировых тенденций по развитию управленческой составляющей логистических услуг и комплексности их предоставления.

Не менее важными показателями в транспортно-логистической деятельности являются отсутствие дорожно-транспортных происшествий, однако они имеют место быть. При этом важно отметить, что первое место в мире по наличию дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие принадлежит США и по данным статистической отчетности в 2013 г. было зарегистрировано 1634 тыс. таких происшествий. Второе и третье места по количеству дорожно-транспортных происшествий принадлежит таким странам как: Япония и Германия, в этих странах за год было совершено 665 тыс. и 300 тыс. дорожно-транспортных происшествий соответственно.

В десятку рейтинга по количеству дорожно-транспортных происшествий также попадают такие страны как: Россия, Испания, Италия, Великобритания, Франция, Австралия, однако количество совершенных происшествий значительно ниже, рис.2.10.

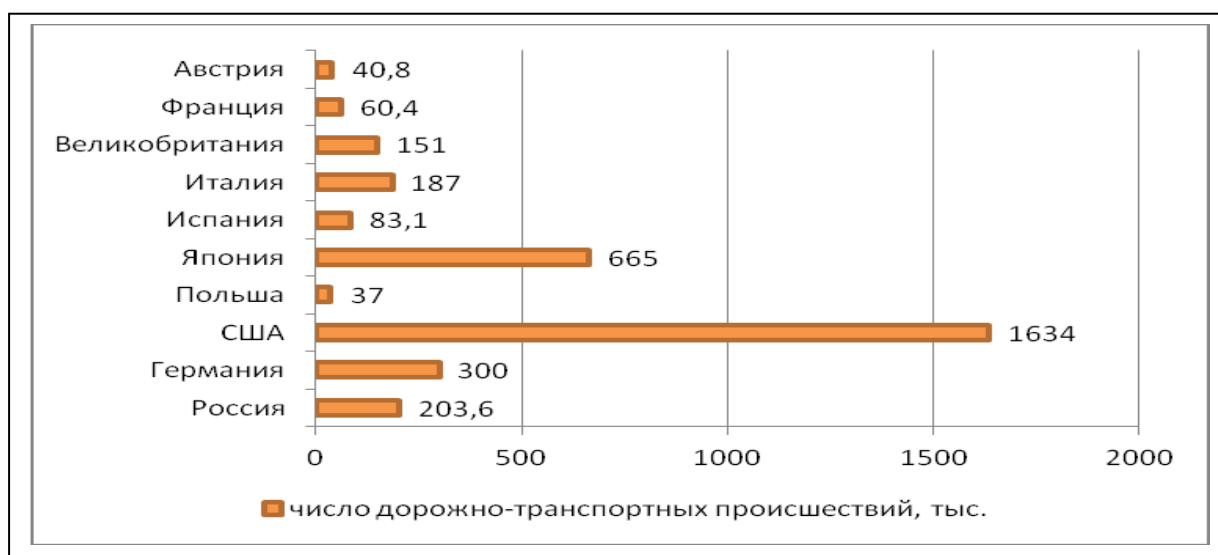


Рисунок 2.10. Число дорожно-транспортных происшествий, в которых были пострадавшие в России и в мире

Таким образом, проведенный выше анализ показал, что в целом Россия входит в десятку рейтинга по развитию инфраструктуры, объемам перевозок грузов и пассажиров. Печальным также является и факт наличия дорожно-транспортных происшествий в России, в которых были пострадавшие. Однако, Россия занимает первое место в мире по парку зарегистрированных автобусов, по другим показателям она существенно отстает от таких стран как: США, Китай, Германия, Япония, Франция. Россия значительно отстает и от мировых тенденций по развитию управленческой составляющей логистических услуг и комплексности их предоставления. Следовательно, в РФ транспортно-логистическая деятельность еще далека от совершенства, в связи с этим является необходимым

рассмотреть факторы, способствующие развитию транспортно-логистических комплексов.

2.3. Факторы, способствующие развитию транспортно- логистических комплексов

На мировом рынке логистических услуг в условиях жесткой конкуренции и постоянно растущих требованиях клиентов к качеству логистического обслуживания практика аутсорсинга, т. е. привлечения контрагентов для выполнения комплекса услуг активно развивается и приобретает все более весомое влияние на деятельность компаний (грузоотправителей и грузополучателей). Объёмы логистической деятельности, отдаваемой компаниями на аутсорсинг, постоянно растут, тем самым, увеличивая долю логистических провайдеров, в том числе транспортных и экспедиторских компаний, в цепочках добавленной ценности. Передовые компании прилагают значительные усилия по повышению эффективности функционирования цепей поставок, ориентируясь на активное привлечение логистических провайдеров в транспортировке, глобализации размещения производственных и логистических мощностей при выстраивании эффективных бизнес-процессов.

При этом перед контрагентами цепей поставок встаёт очевидный вопрос о комплексности услуг и качестве логистического обслуживания, предлагаемого логистическими провайдерами, в частности и в области транспортировки грузов. От них требуется владение современными логистическими технологиями, а также привнесение своих ноу-хау при обслуживании клиентов в цепях поставок.

Сегодня в России налицо явная недооценка роли и возможностей логистики в формировании современного транспортного комплекса страны. Недостаточно четкое понимание идеологии и базовых принципов логистики, основных проблем, связанных с формированием современной логистической инфраструктуры в РФ, приводят к возрастанию транспортной составляющей затрат в ВВП Российской Федерации, низкой эффективности обработки транзита по международным транспортным коридорам (МТК), проходящим через нашу страну и другим негативным последствиям.

Транспорту принадлежит особая роль в становлении и развитии логистики в нашей стране. Отечественные транспортные и экспедиторские предприятия, участвующие в международных перевозках грузов, первыми на себе почувствовали необходимость внедрения современных логистических технологий транспортировки и грузопереработки:

интер-, мультимодальных и терминальных систем перевозки грузов, технологии перевозки ЛТ и “от двери до двери”, современных телекоммуникационных систем сопровождения грузоперевозок и т. д. Крупные российские государственные и частные транспортные и экспедиторские предприятия стали активно создавать свои терминальные сети, логистические центры (ЛЦ), системы информационно-компьютерной поддержки логистического сервиса. Тем не менее, потенциал логистики в транспортном комплексе используется недостаточно.

Анализ состояния транспортного комплекса (ТК) большинства регионов страны позволил выявить следующие недостатки, преодоление которых требует логистического подхода:

- недостаточная проработка маркетинговых и логистических стратегий функционирования транспортного комплекса;

- низкое качество комплексного логистического сервиса, не отвечающего мировым стандартам;

- низкий уровень развития производственно-технической базы, инфраструктуры транспорта, информационных систем поддержки логистического процесса при осуществлении транспортировки;

- отсутствие единой инновационной и инвестиционной политики;

- сложность и несовершенство действующих систем документооборота и таможенных процедур оформления грузов;

- низкий уровень взаимодействия и информационной связи между участниками перевозочного процесса, перевозчиками, экспедиторами, терминалами, складами, таможнями, другими предприятиями и потребителями их услуг;

- значительная разобщенность интересов партнеров при осуществлении транспортировки в цепях поставок;

- отсутствие единой нормативно-правовой базы, современных законов в области логистики применительно к транспортному комплексу;

- недостаток современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности.

Современное понятие транспортировки грузов в стране существенно изменилось с развитием рыночных отношений от отрасли, приравненной к промышленным отраслям экономики, до сферы услуг - транспортного сервиса. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивали бы наилучшее качество логистического сервиса.

Транспортный сервис в современных условиях включает в себя не только собственно перевозку грузов от поставщика потребителю, но и большое количество экспедиторских, информационных и транзакционных операций, услуг по терминальной грузопереработке, страхованию, охране и т. п. Сегодня транспортировку можно определить как логистическую функцию, связанную с перемещением продукции определенным транспортным средством или средствами, по определенной технологии в цепи поставок, и состоящую, в свою очередь, из логистических операций и функций, включая экспедирование, перевалку груза с одного вида транспорта на другой, грузопереработку, упаковку, передачу прав собственности на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т. п.

Транспортировка для большинства предприятий промышленности и торговли не является ключевой компетенцией, поэтому наиболее часто передается в аутсорсинг специализированным компаниям – логистическим посредникам (провайдерам), основными из которых в транспортировке являются перевозчики и экспедиторы.

Так как современный логистический подход к управлению транспортировкой в цепях поставок состоит из нескольких основных этапов: выбор способа транспортировки; выбор вида транспорта; выбор транспортного средства; выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке; оптимизация параметров транспортного процесса; в связи с этим при организации транспортировки возникает необходимость ее согласования с другими логистическими функциями, например, складированием, грузопереработкой, управлением заказами, упаковкой и т. п.

К объектам логистической инфраструктуры макроэкономического уровня, которые необходимо развивать в ТК РФ, относятся, региональные транспортно-логистические системы (РТЛС), логистические кластеры и технопарки, а также ЛЦ, создаваемые на федеральном, республиканском, ведомственном уровнях и в крупных транспортных узлах (МТК).

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития, логистическая инфраструктура ТК рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста РФ, обеспечивающего единство экономического пространства страны; совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей; рационализацию размещения логистических и производственных мощностей; повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов страны; развитие предпринимательства и

расширение международного сотрудничества; вхождение России в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

Особое значение необходимо придавать развитию логистической инфраструктуры в транспортном комплексе страны. Так, в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» отмечено, что создание современной логистической инфраструктуры позволит в кратчайшие сроки решить проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса, обеспечения координации и взаимодействия в работе различных видов транспорта на основе создания ЛЦ, развития интермодальных перевозок грузов по МТК, обеспечения реализации транзитного потенциала России.

Мировой опыт указывает на то, что акцент в рассматриваемой области проектирования и эксплуатации ЛЦ все в большей степени смещается в сторону применения методов и моделей интегрированной логистики, оптимизации в цепях поставок, принятия решений в условиях риска и неопределенности исходных данных, моделирования логистических бизнес-процессов, использования широкого спектра прикладных SCM-программных продуктов и информационно-компьютерных технологий в ЛЦ.

Имеющаяся в РФ практика проектирования, строительства и эксплуатации ЛЦ показывает, что при формировании ЛЦ в ТК присутствуют следующие негативные моменты:

- непонимание основного функционального назначения ЛЦ как интегрирующей структуры, обеспечивающей синергетический эффект и добавленную ценность для участников и клиентов;
- разрозненность и несогласованность программ и проектов формирования ЛЦ различными ведомствами и коммерческими структурами по видам транспорта;
- различия в методологии и методических подходах к проектированию, строительству и эксплуатации ЛЦ;
- нерациональный выбор организационно-правовых форм создания ЛЦ и функционала управляющей компании;
- неотработанный механизм использования формата государственно-частного партнерства при создании ЛЦ.

Указанные недостатки снижают эффективность использования в экономике нашей страны и в ТК РФ, в частности, таких важнейших объектов транспортно-логистической инфраструктуры, как ЛЦ.

Учитывая, что логистика – это, прежде всего оптимизация общих затрат на основе интеграции и координации взаимодействия контрагентов в цепях поставок и рационализации соответствующих процессов, необходимо комплексное планирование и выполнение транспортировки с сопутствующей логистической операционной деятельностью:

- совместное планирование транспортных процессов в транспортных узлах и ЛЦ на различных видах транспорта в случае смешанных (интермодальных, мультимодальных) перевозок;

- обеспечение технологического единства транспортных и других логистических операций на объектах транспортно-логистической инфраструктуры;

- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным процессами в цепях поставок грузоотправителей и грузополучателей и др.

Как следует из мирового и российского опыта формирования ЛЦ, основной эффект их функционирования состоит в сосредоточении инфраструктурных мощностей и функциональных возможностей логистических компаний в ограниченной территориальной зоне. По сути это означает реализацию синергетического эффекта от интеграции и координации партнеров в ЛЦ. Практическая реализация принципов интеграции и координации контрагентов в ЛЦ определяется степенью развития и функциональностью логистических и других типов посредников в системе товародвижения, в качестве которых рассматриваются: транспортные и транспортно-экспедиционные компании; дистрибьюторы и розничные сетевые операторы; товарные и фондовые биржи; страховые компании; складские операторы; грузовые терминалы и мультимодальные терминальные комплексы; информационные и телекоммуникационные компании; банковские структуры и т. п.

В настоящее время в России ведутся активные разработки и поиски наиболее приемлемых вариантов организационно-функциональных структур ЛЦ, учитывающих специфику и состояние транспортной системы и логистической инфраструктуры конкретного региона. В частности в евроазиатской системе МТК, требуется применение принципиально новых подходов к организации товародвижения, в основе которых заложены принципы логистики и управления цепями поставок, приоритетность развития логистической инфраструктуры и формирования интегрированных логистических систем и ЛЦ на региональном, межрегиональном и международном уровнях. Создание

современной логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России на базе ЛЦ позволит:

- обеспечить интеграцию российского транспорта в евроазиатскую и мировую транспортные системы в качестве равноправного партнера;

- снизить на 30-40% логистические затраты, связанные с транзитными и межрегиональными грузопотоками;

- обеспечить развитие контейнерных перевозок грузов в интер - и мультимодальном сообщении по МТК «Север-Юг» и «Запад-Восток»;

- внедрить международные стандарты логистического сервиса для потребителей;

- обеспечить развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала России.

- привлечь отечественные и иностранные инвестиции в развитие логистической инфраструктуры.

Очевидно, что достижение обозначенных целей в создании и эксплуатации объектов логистической инфраструктуры в сильной степени зависит от методического, организационного и кадрового обеспечения логистической проблематики в Транспортной стратегии РФ.

Для России, с ее федеративным устройством, огромной территорией, большим разнообразием природно-климатических и экономико-географических условий, различным уровнем социально-экономического развития, специализации производства и торговли в отдельных регионах, наличием широко разветвленной сети коммуникаций, обширными межрегиональными и международными транспортно-экономическими и внешнеторговыми связями, формирование РТЛС и ЛЦ в их составе приобретает особую актуальность. Первостепенное значение имеет формирование РТЛС и их последующая интеграция с федеральной и международной логистическими системами товародвижения, что будет способствовать вхождению России в мировое сообщество в качестве равноправного партнера. С позиций системного подхода РТЛС должна рассматриваться в качестве компонента глобальной (национальной, международной) ЛС, имеющего современную логистическую инфраструктуру и участвующего в национальном и международном разделении труда.

Таким образом, выше были рассмотрены основные проблемы России в развитии транспортно-логистических комплексов и пути их решения. Так как в повышении функционирования транспортно-логистических комплексов важное значение

принадлежит развитию ТЛК, в связи с этим является целесообразным рассмотреть бизнес план организации одного из ТЛК на территории РФ.

**ГЛАВА 3.БИЗНЕС-ПЛАН ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
КОМПЛЕКСА
ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

(примерный)

1. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);
2. Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
4. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);
5. Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-1 "О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);
6. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
7. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);
8. Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"
9. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);
10. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
11. Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

12. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);
13. Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);
14. Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";
15. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);
16. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);
17. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.);
18. Постановление Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте»;
19. Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73 "Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);
20. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть вторая (Глава 48. Страхование) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ (с изм. от 6 апреля 2015 г.);
21. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
22. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

23. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);
24. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
25. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ)(с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);
26. Богомолов О. Т. Мировая экономика в век глобализации: учебник / О. Т. Богомолов. – Москва: Экономика, 2014. – 360 с.
27. Гришин Д. С. Проблемы и перспективы развития, информационных логистических систем в России на примере субъекта - РТ. [Электронная версия][<http://www.uecs.ru/logistika/item/2825-2014-03-25-06-00-04>]
28. Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок / Учебник под ред. проф. В. И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944с. (Полный курс МВА).
29. Журавлев Ю.М. Страхование во внешнеэкономических связях. –М.: «АНКИЛ», 2013г..
30. Кизим А.А., Демченко А.О. Российская экономическая модель: содержание и структура // Колл. монография. Краснодар: Просвещение-Юг, 2012.
31. Кизим А.А., Демченко А.О. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры как инструмента повышения конкурентоспособности отечественных предприятий в системе мирохозяйственных связей // Экономика устойчивого развития. 2011. Спецвыпуск.
32. Кизим А.А., Демченко А.О. Тенденции развития и приоритеты совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры российских территорий // Материалы международной научно-практической конференции. Краснодар 2013.
33. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры, Логистика 2012, №5
34. Клименко В.В. Развитие логистической инфраструктуры и логистических технологий перевозок в транспортном комплексе РФ Логистика 2012г.
35. Клименко В. В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе Транспортной стратегии РФ до 2030 года // Логистика, №7, 2012.
36. Курочкин Д. Международные рейтинги развития логистики в странах Таможенного союза. Журнал «Компас экспедитора и перевозчика». 17.10.2013

37. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под общей и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. Изд. 2-е, пер. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2013. – 634с.
38. Манжосов А.А. Рынок логистических услуг в России и странах ЕС // Логинфо. 2010. №11.
39. Полякова И.С. Проблемы развития транспортной логистики в РФ // Российское предпринимательство. - 2010. - № 11 Вып. 3 (172). - с. 128-132.
40. Россия в цифрах. Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
41. Рейтинг стран: Индекс развития логистической инфраструктуры (LPI) 2014 // URL: www.worldbank.org
42. Россия в логистическом рейтинге Всемирного банка 07.04.2014.[Электронная версия][<http://transukr.dp.ua/2014/04/07/rossiya-rf-v-logisticheskom-rejtinge-vsemirnogo-banka.html>]
43. Сахабова Р.Ф Логистика как инструмент повышения конкурентоспособности фирмы // Вестник ТИСБИ. 2008. №4.
44. Строительство в России . Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
45. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие / Под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 128с.
46. Транспорт и связь в России. Статистический ежегодник. 2014 г. Официальный сайт Федеральной службы статистики[]
47. Таишева Г.Р. К вопросу о теории и практике управления логистическими системами // Современные информационные технологии в управлении транспортно-логистическими системами. Казань: Академия информатизации Республики Татарстан, 2011.
48. Тамарова Р.И. Развитие логистики сервиса на предприятии как фактора укрепления позиций на рынке // Современные информационные технологии в управлении транспортно-логистическими системами. Казань: Академия информатизации Республики Татарстан, 2011.
49. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие / Под ред. Г. Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 128с.
50. Управление перевозками. Ч.1. / Бизнес-энциклопедия. Серия «Бизнес без проблем». – СПб.: «Деловой Петербург», 2012.

ПРИЛОЖЕНИЯ