

Научная статья
УДК 656
doi: 10.17586/2713-1874-2022-3-39-46

ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КЛАСТЕРИЗАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Катерина Борисовна Малышева

Вологодский научный центр РАН, г. Вологда, Россия, kb.malysheva@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0003-4396-2755>
Язык статьи – русский

Аннотация: В статье рассмотрены тренды мировой экономики и развития транспортной отрасли, которые создали предпосылки формирования транспортно-логистического кластера на территории РФ. Целью исследования является выявление предпосылок формирования транспортной кластеризации в России. Для реализации поставленной цели проведен анализ существующих стратегических документов экономического развития страны и транспортной отрасли в частности, влияния мировых экономических событий, таких как: последствия пандемии COVID-19 и нарастание «восточного вектора» в экономике России. Полученные результаты оценивают текущую ситуацию в экономике РФ и в транспортной отрасли в частности и формируют условия для развития транспортной кластеризации в стране, в т.ч. в регионах, обладающих для этого условиями.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, последствия мирового кризиса, транспортная инфраструктура, транспортная кластеризация, транспортная система, COVID-19

Ссылка для цитирования: Малышева К.Б. Предпосылки формирования транспортной кластеризации в Российской Федерации // Экономика. Право. Инновации. 2022. № 3. С. 39–46. <http://dx.doi.org/10.17586/2713-1874-2022-3-39-46>.

BACKGROUND FOR THE FORMATION OF TRANSPORT CLUSTERING IN THE RUSSIAN FEDERATION

Katerina B. Malysheva

¹Vologda Research Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia, kb.malysheva@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0003-4396-2755>
Article in Russian

Abstract: The article discusses the trends in the global economy and the development of the transport industry, which created the prerequisites for the formation of a transport and logistics cluster in the territory of the Russian Federation. The purpose of the study is to identify the prerequisites for the formation of transport clustering in Russia. To achieve this goal, an analysis was made of existing strategic documents for the economic development of the country and the transport industry in particular, the impact of world economic events, such as: the consequences of the COVID-19 pandemic on the transport and logistics industries, the growth of the «Eastern vector» in the Russian economy. The results obtained assess the current situation in the Russian economy and in the transport industry in particular, and form the basis for the development of transport clustering in the country in regions that have the conditions for this.

Keywords: consequences of the global crisis, COVID-19, logistics infrastructure, transport clustering, transport infrastructure, transport system

For citation: Malysheva K.B. Background for the Formation of Transport Clustering in the Russian Federation. *Ekonomika. Pravo. Innovacii*. 2022. No. 3. pp. 39–46. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.17586/2713-1874-2022-3-39-46>.

Введение. Развитие транспортной отрасли в Российской Федерации имеет стратегическое значение для пространственного развития страны. Однако, по мнению ряда исследователей [1–4], одним из сдерживаю-

щих факторов является качество и доступность транспортной инфраструктуры – важного составляющего элемента развития транспортной отрасли страны. Другим ограничением является уровень развития участ-

ников рынка – транспортных и логистических предприятий [5–7], что замедляет экономическое развитие территории. Одним из возможных путей решения проблемы развития транспортной отрасли в пространственном аспекте является создание в регионах транспортно-логистического кластера (ТЛК) [8, 9], способного за счет стандартизации и комплексного подхода повысить качество транспортной и логистической инфраструктуры территории, равномерно усилить конкурентоспособность участников транспортного и логистического рынков и повысить экономический потенциал региона.

Под транспортной кластеризацией понимается процесс объединения локально расположенных транспортных и логистических предприятий, научных учреждений, органов государственной власти и других лиц, участвующих в транспортировке и хранении груза, с целью кооперации транспортной и логистической деятельности, совместного строительства, обслуживания и использования транспортной и логистической инфраструктуры для усиления их коллективной конкурентоспособности и экономического развития территории. Процесс транспортной кластеризации за счет объединения предприятий транспортной и логистической отрасли, повышения качества транспортно-логистической инфраструктуры территории и реализации транспортно-транзитного потенциала региона способствует решению ряда задач пространственного развития экономики региона, в частности:

- сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом развитии;
- ликвидация инфраструктурных ограничений;
- повышение доступности и качества магистральной транспортной инфраструктуры;
- повышение конкурентоспособности территории.

В связи с этим, актуальной научной проблемой является выявление предпосылок формирования транспортно-логистического кластера на территории РФ как элемента социально-экономической системы, обеспе-

чивающего пространственное развитие региона.

Цели и задачи исследования. Целью исследования является выявление предпосылок формирования транспортной кластеризации на территории РФ. Для реализации поставленной цели проведен анализ существующих стратегических документов экономического развития страны и транспортной отрасли в частности, влияния мировых событий, таких как последствия пандемии COVID-19 и нарастание «восточного вектора» в экономике России и, как следствие, приостановление ряда проектов на «западном» направлении, которые способствовали бы активизации транспортной кластеризации в РФ.

Результаты исследования. Развитие транспортной отрасли в РФ имеет стратегическое значение для экономического роста страны. Для решения этой задачи разработаны два Национальных проекта [10]: «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (3 декабря 2018 – 31 декабря 2024) и «Жильё и городская среда» (1 октября 2018 – 31 декабря 2024). Три из тринадцати рынков Национальной технологической инициативы [11] посвящены развитию автомобильного, морского и авиационного видов транспорта – Автонет, Мэринет и Аэронет. Создана Транспортная Стратегия Российской Федерации [12] – нормативно-правовой документ федерального значения, стратегической целью которого является удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Реализация данных проектов представляет собой экстенсивный путь развития транспортной системы, который количественно увеличивает транспортную и логистическую инфраструктуру, ускоряет цифровизацию транспорта, оказывает институциональную поддержку транспортной отрасли, но не создает условий для автономного развития транспорта и экономики, что в долгосрочной перспективе сделает вложения в инфраструктуру неоправданными, и реализованные проекты потеряют эффективность.

Интенсивный путь развития транспортной системы России, на наш взгляд, предполагает изменения в области образования, производства и оказания транспортных и логистических услуг, изменение государственного и регионального регулирования транспорта, создания условий для развития транспортных и логистических предприятий и внедрения инноваций на транспорте. Один из способов реализации интенсивного пути развития транспортной системы в России является транспортная кластеризация, и такой задел в виде стратегических документов экономического развития страны и, в частности, транспортной отрасли является одной

из предпосылок для формирования транспортной кластеризации.

Пандемия COVID-19, начавшаяся в 2020 году, по экспертной оценке российской экономики в большей степени нанесла ущерб транспортной отрасли [13] (см. Рисунок 1). Стагнация мирового транспорта и логистики произошла из-за сокращения мирового грузопотока, прекращения транспортной коммуникации в связи со сложной эпидемиологической ситуацией, сокращения числа грузоотправителей из-за закрытия и переквалификации производств, снижение числа грузополучателей вследствие падения потребительского спроса.

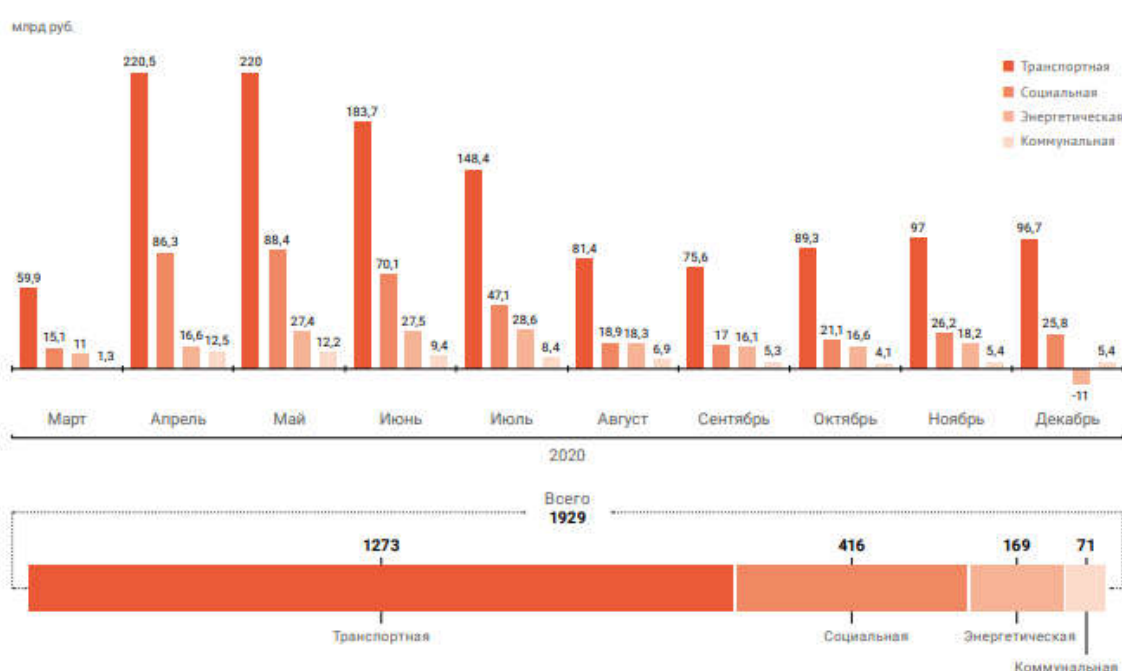


Рисунок 1 – Потери инфраструктурных сфер российских компаний в выручке в 2020 году

Вызовы мировой пандемии и последовавшего за ней экономического кризиса создали необходимость в объединении экономических субъектов для повышения качества транспортной и логистической инфраструктур и оказываемых услуг при перевозке грузов, что сформировало ряд предпосылок создания транспортно-логистических кластеров.

Сокращение объемов грузоперевозок, снижение числа грузополучателей и грузоотправителей становится причиной снижения спроса на транспортные и логистические услуги, за которым, по законам рыночной экономики, приходит снижение предложе-

ния транспортных и логистических услуг. Это изменяет баланс на рынке транспорта и логистики и приводит к тому, что в рыночной борьбе остаются сильнейшие компании, которые

- организуют смешанные перевозки, что удешевляет их себестоимость,

- предоставляют большой перечень транспортных и логистических услуг, что позволяет реализовать большее количество заказов и совершать маргинальные доставки «от двери до двери»,

- имеют отлаженные бизнес-процессы внутри компании и с контрагентами.

Для таких экономических субъектов создание или участие в экономических объединениях с другими транспортными и логистическими компаниями или предприятиями, оказывающими сервисные услуги в транспорте (ремонт и производство транспортных средств, транспортной инфраструктуры, научные и образовательные организации) является необходимостью для оказания сложных многоуровневых и качественных транспортных и логистических услуг.

Прекращение авиационного и морского сообщения в виду невозможности организации дезинфекции помещений и груза, а также соблюдения мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции в терминалах снизило грузопоток на авиационном и морском транспорте [14], что увеличило потребность перемещения грузов по железнодорожным путям [15] и автомобильным дорогам (Рисунки 2, 3).

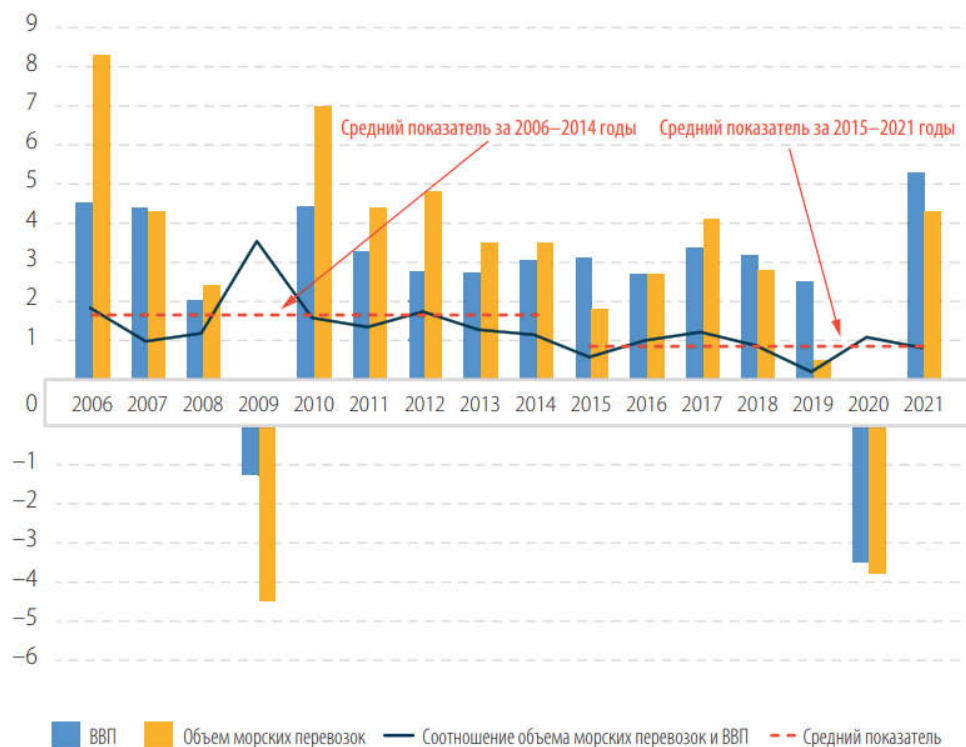


Рисунок 2 – Развитие международной морской торговли и мирового объема производства, 2006–2021 гг, %



Рисунок 3 – Объемы перевозок и загрузки контейнерных поездов в евразийском пространстве в 2021 г.

Изменившаяся с февраля 2022 года геополитическая ситуация в мире и в РФ в частности создает для предприятия каждой из отраслей экономики необходимость внедрять мероприятия, сокращающие издержки организаций и снижающие себестоимость продукции и работ, повышать эффективность деятельности. Для транспортных и логистических предприятий, обладающих парком транспортных средств и оборудования в большей степени западного производства, наблюдается особо острая зависимость от сотрудничества с европейскими производителями и, особенно, с сервисными компаниями. Поэтому отказ от закупки новых транспортных средств, тары, грузоподъемного оборудования транспортно-логистических терминалов и переход к капитальному ремонту ТС и оборудования повышает спрос на технический и технологический сервис, постоянную и регулярную работу с проверенными отечественными техническими центрами, что создает предпосылки организации транспортно-логистического кластера в России.

Снижение финансовой нагрузки предприятия – другое антикризисное мероприятие, которое позволяет экспедиторским компаниям, не имеющим транспортных средств, зданий и сооружений, оставаться гибкими на постоянно изменяющемся рынке транспортных и логистических услуг. При этом их деятельность напрямую зависит от деятельности транспортных и логистических компаний, что создает необходимость в объединении организаций в транспортно-логистические кластеры для эффективного преодоления экономического кризиса и улучшения качества своих услуг.

Ограничения по пересечению границ государств дают импульс развитию сообщения внутри страны, что в результате укрепляет и расширяет существующие транспортные транзитные магистрали и создает потребность в качественных отечественных транспортных и логистических услугах. Такое перераспределение транспортного транзитного

грузопотока, проходящего через государство, создает предпосылки не только для создания транспортно-логистических кластеров в крупных транспортных узлах страны, но и для объединения ТЛК в единую сеть внутри государства.

Тренд на создание устойчивого экономического развития, который выбрала РФ в 1996 году [16–18], накладывает на транспортные компании обязательства по соблюдению технико-экономических характеристик транспортных средств, к которым относятся экологичность транспорта и погрузочно-разгрузочных работ, производства и переработки тары, возможность использования одной тары для разных видов транспорта, в том числе в мультимодальных перевозках, и другие условия. Эти обязательства в полной мере способны выполнять либо крупные игроки на транспортном рынке, либо союзы транспортных предприятий, что также является предпосылкой к созданию транспортно-логистического кластера на территории РФ. В результате проведенного анализа сформированы следующие предпосылки формирования транспортной кластеризации в России (Таблица 1).

Заключение. Сложившаяся в конце 2019 года ситуация в мировой экономике и события февраля 2022 года, усилившие мировой кризис, затронули каждое государство и сформировали ряд позитивных и негативных трендов для развития национальных экономик и отдельных отраслей. Предпосылки для транспортной кластеризации в РФ существовали десятилетия как потребность повышения качества оказываемых услуг и повышения конкурентоспособности отечественных предприятий. Однако текущая ситуация в национальной экономике особенно остро подчеркнула необходимость экономического объединения субъектов в транспортно-логистический кластер как один из путей оздоровления национальной транспортной системы, повышения конкурентоспособности и усиления безопасности экономики страны.

Предпосылки формирования транспортной кластеризации в РФ

№ п/п	Предпосылка транспортной кластеризации	Фактор предпосылки
1	Создание ТЛК способствует интенсивному пути развития транспортной отрасли через кооперацию транспортных и логистических предприятий с промышленностью и сервисными предприятиями транспортной отрасли	Экономический (стратегия развития экономики и транспорта РФ)
2	ТЛК формирует кооперацию транспортных и логистических предприятий с целью минимизации потерь мирового транспортного кризиса 2020 года через организацию мультимодальных перевозок, что повышает качества транспортных и логистических услуг и отвечает запросу рынка	Экологический (последствия пандемии COVID-19)
3	ТЛК дает возможность расширить программу импортозамещения по производству, ремонту и обслуживанию транспортных средств и логистической инфраструктуры	Политический
4	Создание ТЛК снижает финансовую нагрузку экспедиторским и производственным предприятиям за счет кооперации с транспортными и логистическими организациями, что является антикризисным мероприятием	Экономический
5	Формирование ТЛК дает возможность участникам совместно разделить затраты на обеспечение экологической безопасности транспортировки и логистического обслуживания груза	Экологический (концепция устойчивого развития экономики РФ)

Список источников

1. Никулина Н.Л., Аверина Л.М. Роль региональной транспортно-логистической инфраструктуры в формировании единого экономического пространства // Мир транспорта. 2021. № 19 (3). С. 34–44.
2. Будрина Е.В., Дурнева А.Ф. Исследование возможностей применения технологии дополненной реальности в складской логистике на основе анализа опыта в смежных сферах // Экономика. Право. Инновации. 2020. № 4. С. 74–80.
3. Фёдорова М.В. Разработка методики оценки мест размещения многофункциональных транспортно-пересадочных узлов // Инновационные транспортные системы и технологии. 2021. Т. 7. № 4. С. 52–64.
DOI: 10.17816/transsyst20217452-64.
4. Новожилов М.В., Иванова А.И. Перспективы развития транспортной системы в Санкт-Петербурге // Экономика. Право. Инновации. 2020. № 2. С. 10–16.
5. Рогавичене Л.И., Матусевич В.М. Совершенствование системы управления запасами торгового предприятия с использованием концепции Vendor Managed Inventory // Экономика. Право. Инновации. 2020. № 4. С. 34–40.
6. Gabdullina G., Gilmanov M., Akhmetgareeva A., Khusainova S., Khamidullin M., Gareeva G.

References

1. Nikulina N.L., Averina L.M. The Role of Regional Transport and Logistics Infrastructure in the Formation of a Single Economic Space. *Mir transporta*. 2021. No. 19 (3). pp. 34–44. (In Russ.).
2. Budrina E.V., Durneva A.F. Research of the Possibilities of Application of Augmented Reality Technology in Warehouse Logistics by Analysis of its Application in Related Fields. *Ekonomika. Pravo. Innovacii*. 2020. No. 4. pp. 74–80. (In Russ.).
3. Fedorova M.V. Development of a Methodology for Assessing the Location of Multifunctional Transport hubs. *Innovacionnye transportnye sistemy i tekhnologii*. 2021. Vol. 7. No. 4. pp. 52–64. (In Russ.). DOI: 10.17816/transsyst20217452-64.
4. Novozhilov M.V., Ivanova A.I. Prospects for the Development of the Transport System in St. Petersburg. *Ekonomika. Pravo. Innovacii*. 2020. No. 2. pp. 10–16. (In Russ.).
5. Rogavichene L.I., Matusevich V.M. Improving the Inventory Management System of a Trading Enterprise Using the Vendor Managed Inventory Concept. *Ekonomika. Pravo. Innovacii*. 2020. No. 4. pp. 34–40. (In Russ.).
6. Gabdullina G., Gilmanov M., Akhmetgareeva A., Khusainova S., Khamidullin M., Gareeva G. As-

- Assessment of the Resource Utilization Efficiency of Transport Companies // *Transportation Research Procedia*. 2022. Т. 63. С. 1055–1060. (In Eng.). DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.106.
7. Bedoya-Maya F., Scholl L., Sabogal-Cardona O., Oviedo D. Interactions of Transport Network Companies (TNCs) and Public Transit in Medellín // *Case Studies on Transport Policy*. 2020. № 10 (4). С. 1965–1979. (In Eng.). DOI: 10.1016/j.cstp.2022.08.011.
8. Будрина Е.В., Лебедева А.С., Рогавичене Л.И., Квитко К.Б. Специфика организации транспортно-логистического кластера с приоритетом развития интеллектуальных транспортных систем // *Мир транспорта*. 2020. № 4. С. 156–173.
9. Квитко К.Б. Структурно-логическая модель транспортно-логистического кластера // *Инновационные транспортные системы и технологии*. 2021. № 4. Т. 7. С. 76–89. DOI: 10.17816/transsyst20217476-89.
10. Правительство России. Национальные проекты // *Официальный сайт [Электронный ресурс]*. – Режим доступа: <http://government.ru/rugovclassifier/660/events>
11. Национальная технологическая инициатива [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nti2035.ru>
12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // *Официальный сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]*. – Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/3/1009>
13. Аналитический обзор InfraOneResearch. «Инфраструктура и пандемия: потери отрасли в 2020 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://infraone.info/sites/default/files/analitika/2021/infrastruktura_i_pandemiya_poteri_otrasli_v_2020_infraone_research.pdf
14. Обзор морского транспорта // ЮНКТАД. 2021 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_ru.pdf
15. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2021 году // *Eurasian Rail Alliance Index*. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2021-godu> (In Russ.).
16. Указ Президента РФ от 01.04.1996 г. № 440 «О Концепции перехода РФ к устойчивому развитию» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yeltsin.ru/archive/act/36830/>
17. Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kreml.ru/ru/acts/2018/05/07/204/>
- Assessment of the Resource Utilization Efficiency of Transport Companies. *Transportation Research Procedia*. 2022. Vol. 63. pp. 1055–1060. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.06.106.
7. Bedoya-Maya F., Scholl L., Sabogal-Cardona O., Oviedo D. Interactions of Transport Network Companies (TNCs) and Public Transit in Medellín. *Case Studies on Transport Policy*. 2020. № 10 (4). pp. 1965–1979. DOI: 10.1016/j.cstp.2022.08.011.
8. Budrina E.V., Lebedeva A.S., Rogavichene L.I., Kvitko K.B. The Specifics of the Organization of a Transport and Logistics Cluster with a Priority for the Development of Intelligent Transport Systems. *Mir transporta*. 2020. No. 4. pp. 156–173. (In Russ.).
9. Kvitko K.B. Structural and Logical Model of the Transport and Logistics Cluster. *Innovacionnye transportnye sistemy i tekhnologii*. 2021. No. 4. Vol. 7. pp. 76–89. (In Russ.). DOI: 10.17816/transsyst20217476-89.
10. Government of Russia. National projects. *Official site*. Available at: <http://government.ru/rugovclassifier/660/events> (In Russ.).
11. National Technology Initiative. Available at: <https://nti2035.ru> (In Russ.).
12. Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030. *Official website of the Ministry of Transport of the Russian Federation*. Available at: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (In Russ.).
13. Analytical Review of InfraOneResearch. «Infrastructure and Pandemic: Industry Losses in 2020». Available at: https://infraone.info/sites/default/files/analitika/2021/infrastruktura_i_pandemiya_poteri_otrasli_v_2020_infraone_research.pdf (In Russ.).
14. Overview of Maritime Transport. Unctad. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_ru.pdf (In Russ.).
15. Container Rail Transportation in the Eurasian Space in 2021. *Eurasian Rail Alliance Index*. *Official site*. Available at: <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2021-godu> (In Russ.).
16. Decree of the President of the Russian Federation of April 1, 1996 No. 440 «On the Concept of the Russian Federation's Transition to Sustainable Development». Available at: <https://yeltsin.ru/archive/act/36830/> (In Russ.).
17. Decree of the President of the Russian Federation of 07.05.2018 No. 204 «On the National Goals and Tasks of the Russian Federation for the Period up to 2024» [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.kreml.ru/ru/acts/2018/05/07/204/>

чах развития РФ на период до 2024 года» // Нормативно-правовые акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot070520-18-h4039057/>

18. Указ Президента РФ от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года» // Нормативно-правовые акты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n474-ot210720-20-h4825501/>

and Strategic Objectives of the Development of the Russian Federation for the Period up to 2024». *Regulatory legal acts*. Available at: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot070520-18-h4039057/> (In Russ.).

18. Decree of the President of the Russian Federation of July 21, 2020 No. 474 «On the National Goals of the Development of the Russian Federation for the Period Until 2030». *Regulatory legal acts*. Available at: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n474-ot210720-20-h4825501/> (In Russ.).