УДК 338

DOI: 10.34670/AR.2022.26.87.017

Модернизация транспортно-логистического комплекса в рамках развития инвестиционной политики региона

Голубев Алексей Сергеевич

Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
191023, Российская Федерация, Санкт-Петербург,
наб. канала Грибоедова, 30-32;
e-mail: golubev1979@list.ru

Аннотация

В статье представлена информация о развитии инвестиционной политики, проанализировано состояние транспортно-логистического комплекса региона, определены основные проблемы развития, описана роль логистических услуг в развитых странах Европы, рассмотрено предложение по созданию государственного логистического оператора. Создание государственного логистического оператора позволит изменить ситуацию на рынке логистических услуг и сделать ее управляемой и регулируемой. На сегодняшний день, ситуация на рынке соответствует неуправляемому хаосу. Во многих регионах клиенты вынуждены соглашаться на невыгодные для них условия, чтобы сохранить возможность доставки продукции по действующим договорам поставки и не потерять бизнес или разориться. Зачастую компаниям перевозчикам нет альтернативы в отдельно взятом регионе, и они становятся монополистами оказываемых услуг. Производители, пользующиеся их услугами, вынуждены компенсировать свои дополнительные затраты повышением цены продукции и товаров, что негативно влияет на конечного потребителя, который становится последним звеном в цепочке повышения цен. Таким образом увеличивается негативное отношение населения к местной государственной власти, которая, по их мнению, допустила повышение цен на товары и услуги. Результатом вышеперечисленных действий становится снижение качества жизни населения, что является прямой противоположностью основной цели инвестиционной политики государства.

Для цитирования в научных исследованиях

Голубев А.С. Модернизация транспортно-логистического комплекса в рамках развития инвестиционной политики региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Том 12. № 6А. С. 146-151. DOI: 10.34670/AR.2022.26.87.017

Ключевые слова

Инвестиционная политика, транспортно-логистический комплекс, роль логистического оператора, логистические услуги, развитие региона.

Введение

Инвестиционная политика представляет собой комплекс мер по повышению инвестиционного климата и привлечению дополнительных инвестиций, как на федеральном, так и на региональном уровне. Активное стимулирование инвестиционной деятельности со стороны государства, повышает инвестиционную привлекательность региона и служит мощным трамплином для развития его экономического и социального потенциала. Специфику и особенности развития в регионе инвестиционной деятельности, определяют такие факторы, как его географическое месторасположение, отсутствие инфраструктурных и социально-экономических проблем, наличие трудового и научного потенциала, нормативно-правовая база и многое другое.

Развитие инвестиционной политики является первостепенной задачей любого региона, так как основной целью инвестиционной политики как государства в целом, так и региона в частности, является плановая реализация утвержденной стратегии по развитию страны в экономическом и социальном плане.

Основная часть

Рассмотрим развитие инвестиционной политики региона на примере города Санкт-Петербурга.

Санкт-Петербург является одним из ведущих регионов страны по уровню действующей инвестиционной политики и стремится закрепить за собой роль лидера в этой области. Город испытывает высокую потребность не только в совершенствовании своей инвестиционной деятельности, но и постоянном развитии. Важнейшей задачей является формирование и разработка различных вариантов развития инвестиционной политики города и дальнейшего повышения уровня его инвестиционной привлекательности.

Город Санкт-Петербург имеет развитый транспортный (логистический) комплекс на своей территории. Следует отметить, что аналогичный комплекс имеется и на территории соседнего региона – Ленинградской области. С точки зрения логистики, невозможно развитие транспортного комплекса в одном регионе и отсутствие развития в другом. Город и область имеют многолетнюю тесную связь. Идет постоянное перемещение грузовых и пассажирских потоков, трудовых ресурсов и транспортных средств между двумя регионами. При проектировании и строительстве дорожной сети необходимо учитывать потребности и особенности двух регионов, чтобы не получить проблемы при транспортировке товаров и пассажиров между регионами.

На сегодняшний день, совокупная транспортная система двух регионов, обеспечивает более двадцати пяти процентов всех внешнеторговых грузов страны. Основные грузовые потоки сконцентрированы на подступах как к портовым мощностям, так и к перевалочным пунктам на границе страны.

За последние несколько лет, в городе были реализованы серьезные проекты в рамках развития транспортного комплекса, благодаря которым удалось привлечь в город дополнительные транспортные грузовые и пассажирские потоки, что повлекло за собой увеличение объема перевезенных грузов и приток новых трудовых и туристических ресурсов. К серьезным проектам возможно отнести строительство кольцевой автомобильной дороги, строительство западного скоростного диаметра, развитие метрополитена, строительство

пассажирского комплекса на намывных территориях, а также развитие железнодорожного пригородного сообщения.

За последние годы идет увеличение грузопотоков как отечественных, так и зарубежных различных транзитных грузов через Санкт-Петербург. Это уголь, нефтепродукты, природный газ, наливные и насыпные грузы, минеральные удобрения, навалочные и рефрижераторные грузы, а также многие другие. При таком существенном грузопотоке на территории региона, необходима не только достойное состояние дорожных сетей и их пропускная способность, но и наличие современной инфраструктуры для обработки грузов. Одним из важных составляющих при транзите грузов является возможность его обработки и комплектации на месте выгрузки или на распределительном центре на недалеком расстоянии.

Зачастую, владельцам грузов приходится выгружать груз в Санкт-Петербурге, загружать в автотранспорт и перемещать в Москву на один из распределительных центров, где его обработают и скомплектуют для дальнейшей поставки в регионы страны. Такая схема задействована из-за невозможности оперативной обработки груза на месте или на распределительном центре, расположенном на территории города.

Кроме этого, существует проблема отсутствия местных компаний перевозчиков с конкурентоспособной стоимостью услуг. Владельцы транспортных компаний, зачастую не хотят снижать стоимость перевозки грузов, чтобы сохранить прибыль своей компании на приемлемом для себя уровне и не соглашаются изменить тарифы на доставку. Этим пользуются компании конкуренты из других регионов, которые осуществляют доставку грузов в город из других регионов в Санкт-Петербург. После выполнения перевозки, транспортному средству стороннего перевозчика предстоит возвращение в родной регион или пункт постоянной дислокации. При этом заказанный груз был доставлен в город, прибыль от услуги перевозки получена и автомобиль возвращается обратно пустым, что создает возможность для его дополнительного использования на обратном пути. У владельца транспортной компании есть возможность снизить стоимость данной перевозки ниже рынка, т.к. для него это стоимость является дополнительным доходом к уже осуществленной перевозке. Данная ситуация позволяет транспортной компании иметь серьезное конкурентное преимущество перед местными перевозчиками, у которых в стоимость аналогичного рейса заложены расходы на возврат автомобиля обратно в город.

Одной из основных проблем, замедляющих развитие транспортно-логистического комплекса города, является недостаточное количество, так называем ТЛК (транспортно-логистических комплексов), которые представляют собой крупные транспортно-складские объекты, организующие на своей территории современные транспортные и складские логистические услуги. К таким услугам относятся краткосрочное и долгосрочное хранение различных видов продукции и товаров, сбор и комплектация различных партий грузов, таможенные услуги, при наличии СВХ, осмотр и страхование грузов, механизированная погрузка/выгрузка продукции, ручная выгрузка груза, кросс-докинг (перегруз товаров из одного транспортного средства в другое), стикеровка и маркировка продукции, утилизация некондиционной продукции, экспедирование грузов, выгрузка железнодорожных вагонов, доставка товаров малотоннажным и крупнотоннажным автотранспортом до клиента, инвентаризация продукции, подготовка товаросопроводительной документации, а также полный спектр услуг по хранению, обработке и доставке грузов до клиента.

В каждом городе или регионе, для полноценного функционирования системы транспортной логистики, должен существовать один или несколько таких логистических центров. Из них

формируется полноценная логистическая транспортная сеть города или региона.

Совокупность транспортных сетей различных городов и регионов образует логистические или транспортные коридоры, которые оснащены различными транспортными коммуникациями и осуществляют междугороднюю и международную транспортную связь для перемещения пассажирских и грузовых потоков.

Эффективность использования логистических комплексов или центров обработки грузов ведет свою историю из Европы, где их активно используют с восьмидесятих годов прошлого века. Центры обработки грузов стали появляться в Германии, Италии, Австрии, Франции. Их месторасположение определялось, исходя из минимальных затрат на доставку товаров. Логистический центр доставлял товары до своих филиалов, которые находились вблизи основных мест расположения потребителей. При этом активно использовалась технология ночной доставки товаров, чтобы он был в наличии в магазинах уже к началу рабочего дня. В Европе логистические услуги по праву считаются одними из самых значимых в экономике страны. Их опыт доказывает роль центров обработки грузов. Немаловажным требованием к оператору логистических услуг, является наличие современного склада соответствующей квалификации.

Как показывает мировой опыт логистических услуг, создание транспортно-логистических центров необходимо делать на базе государственной логистической организации, которая будет выступать единым крупным и серьезным игроком на транспортном рынке страны.

Работа государственного логистического оператора должна происходить в тесном сотрудничестве с органами государственного управления региона. Логистический оператор сможет повысить конкурентоспособность региона с помощью оказания логистических услуг, которые позволят:

- обеспечить комплексную логистику центров производства на территории региона;
- оптимизировать складские запасы производственных предприятий;
- обеспечить комплексную логистику по перемещению товаров внутри региона;
- создать дополнительные рабочие места;
- снизить потребительские цены за счет снижения затрат на доставку товаров конечному потребителю.

Заключение

Создание государственного логистического оператора позволит изменить ситуацию на рынке логистических услуг и сделать ее управляемой и регулируемой. На сегодняшний день, ситуация на рынке соответствует неуправляемому хаосу. Сезонные повышения цен на транспортные услуги стали нормой для каждой автотранспортной компании. Зачастую повышение на услуги не связаны с изменением цен на топливо или изменением налоговых отчислений для компании перевозчика. Коммерческие операторы автотранспортных услуг в ультимативной форме меняют согласованные цены для клиентов. Во многих регионах клиенты вынуждены соглашаться на невыгодные для них условия, чтобы сохранить возможность доставки продукции по действующим договорам поставки и не потерять бизнес или разориться. Зачастую компаниям перевозчикам нет альтернативы в отдельно взятом регионе, и они становятся монополистами оказываемых услуг.

Производители, пользующиеся их услугами, вынуждены компенсировать свои дополнительные затраты повышением цен на продукцию и товары, что негативно влияет на

конечного потребителя, который становится последним звеном в цепочке повышения цен. Таким образом увеличивается негативное отношение населения к местной государственной власти, которая, по их мнению, допустила повышение цен на товары и услуги. Результатом вышеперечисленных действий становится снижение качества жизни населения, что является прямой противоположностью основной цели инвестиционной политики государства.

Библиография

1. Корогодин И.Т. Экономическая теория труда. М.: Экономика, 2015. 239 с.
2. Мухаев Р.Т. Система государственного и муниципального управления. М.: Юрайт, 2016. Т. 1. 200 с.
3. Николаева И.П. (ред.) Экономическая теория. М.: ЮНИТИ, 2015. 495 с.
4. Постановление Правительства РФ от 31.03.1998 № 374 (ред. от 13.10.1999) «О создании условий для привлечения инвестиций в инновационную сферу».
5. Розанова Н.М. Национальная экономика. Люберцы: Юрайт, 2016. Ч. 1. 323 с.
6. Розанова Н.М. Национальная экономика. Люберцы: Юрайт, 2016. Ч. 2. 279 с.
7. Турманидзе Т.У. Анализ и оценка эффективности инвестиций. М.: ЮНИТИ, 2015. 247 с.
8. Указ Президента РФ от 26.07.1995 № 765 (ред. От 18.02.2002) «О дополнительных мерах по повышению эффективности инвестиционной политики Российской Федерации».
9. Федеральный закон «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25.02.1999 № 39-ФЗ.
10. Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» от 09.07.1999 № 160-ФЗ.
11. Шапкин А.С. Экономические и финансовые риски: оценка, управление, портфель инвестиций. М.: Дашков и К, 2016. 544 с.

Modernization of the transport and logistics complex in the framework of the development of the investment policy of the region

Aleksei S. Golubev

Saint Petersburg State University of Economics,
191023, 30-32, Kanala Griboedoba emb.,
Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: golubev1979@list.ru

Abstract

The article provides information on the development of investment policy, analyzes the state of the transport and logistics complex of the region, identifies the main development problems, describes the role of logistics services in developed European countries, and considers a proposal to create a state logistics operator. The creation of a state logistics operator will make it possible to change the situation in the logistics services market and make it manageable and regulated. Today, the situation on the market corresponds to uncontrollable chaos. In many regions, customers are forced to agree to unfavorable terms for them in order to maintain the possibility of delivering products under existing supply contracts and not lose business or go bankrupt. Often, carrier companies have no alternative in a particular region, and they become monopolists of the services provided. Manufacturers using their services are forced to compensate for their additional costs by increasing the value of products and goods, which negatively affects the final consumer, who becomes the last link in the price increase chain. Thus, the negative attitude of the population towards the local government increases, which, in their opinion, allowed the increase in prices for

Aleksei S. Golubev

goods and services. The result of the above actions is a decrease in the quality of life of the population, which is the direct opposite of the main goal of the state's investment policy.

For citation

Golubev A.S. (2022) Modernizatsiya transportno-logisticheskogo kompleksa v ramkakh razvitiya investitsionnoi politiki regiona [Modernization of the transport and logistics complex in the framework of the development of the investment policy of the region]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 12 (6A), pp. 146-151. DOI: 10.34670/AR.2022.26.87.017

Keywords

Investment policy, transport and logistics complex, the role of a logistics operator, logistics services, regional development.

References

1. Federal'nyi zakon «Ob investitsionnoi deyatel'nosti v Rossiiskoi Federatsii, osushchestvlyаемoi v forme kapital'nykh vlozhenii» ot 25.02.1999 № 39-FZ [Federal Law No. 39-FZ dated February 25, 1999 “On investment activity in the Russian Federation carried out in the form of capital investments”].
2. Federal'nyi zakon «Ob inostrannykh investitsiyakh v Rossiiskoi Federatsii» ot 09.07.1999 № 160-FZ [Federal Law “On Foreign Investments in the Russian Federation” dated July 9, 1999 No. 160-FZ].
3. Korogodin I.T. (2015) *Ekonomicheskaya teoriya truda* [Economic theory of labor]. Moscow: Ekonomika Publ.
4. Mukhaev R.T. (2016) *Sistema gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya* [The system of state and municipal government]. Moscow: Yurait Publ. Vol. 1.
5. Nikolaeva I.P. (ed.) (2015) *Ekonomicheskaya teoriya* [Economic theory]. Moscow: YuNITI Publ.
6. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 31.03.1998 № 374 (red. ot 13.10.1999) «O sozdaniy uslovii dlya privlecheniya investitsii v innovatsionnyuyu sferu» [Decree of the Government of the Russian Federation No. 374 dated March 31, 1998 (as amended on October 13, 1999) “On creating conditions for attracting investment in the innovation sphere”].
7. Rozanova N.M. (2016) *Natsional'naya ekonomika* [National economy]. Lyubertsy: Yurait Publ. Part 1.
8. Rozanova N.M. (2016) *Natsional'naya ekonomika* [National economy]. Lyubertsy: Yurait Publ. Part 2.
9. Shapkin A.S. (2016) *Ekonomicheskie i finansovye riski: otsenka, upravlenie, portfel' investitsii* [Economic and financial risks: assessment, management, investment portfolio]. Moscow: Dashkov i K Publ.
10. Turmanidze T.U. (2015) *Analiz i otsenka effektivnosti investitsii* [Analysis and evaluation of investment efficiency]. Moscow: YuNITI Publ.
11. Ukaz Prezidenta RF ot 26.07.1995 № 765 (red. Ot 18.02.2002) «O dopolnitel'nykh merakh po povysheniyu effektivnosti investitsionnoi politiki Rossiiskoi Federatsii» [Decree of the President of the Russian Federation of July 26, 1995 No. 765 (as amended on February 18, 2002) “On additional measures to improve the efficiency of the investment policy of the Russian Federation”].