

С.Д. Подолинная

Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, Российская Федерация

РАЗВИТИЕ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ ПРИГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Аннотация. Эффективность строительства транспортно-логистического центра (ТЛЦ) позволяет обеспечить эффективное взаимодействие различных видов транспорта и оптимизировать логистические процессы, снижая издержки внешнеэкономической деятельности. Их месторасположение может базироваться: вблизи прохождения международных транспортных коридоров, государственных границ (морские порты), пунктов пропуска (сухопутные международные границы), что позволит ускорить грузопоток и таможенные процедуры, а также снизить риски, связанные с перемещением товаров. В данной статье рассматривается функционирование приграничных транспортно-логистических центров в контексте организации импортно-экспортных грузоперевозок. Актуальность темы обусловлена значимостью транспортно-логистических центров, как ключевых элементов инфраструктуры, обеспечивающих эффективное взаимодействие различных видов транспорта, оптимизацию логистических процессов, снижение издержек, повысить предпринимательскую активность, обеспечить интенсивное развитие рынка логистических услуг [1].

В заключении формируется вывод о ключевой роли приграничных транспортно-логистических центров в обеспечении эффективности внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и повышении конкурентоспособности экономик Дальнего Востока.

Ключевые слова: транспортно-логистический центр, приграничный район, логистика, импортно-экспортные перевозки, внешнеэкономическая деятельность, пункт пропуска.

S.D. Podolinnaya

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russian Federation

DEVELOPMENT OF RUSSIA'S FOREIGN TRADE RELATIONS THROUGH THE SYSTEM OF CROSS-BORDER TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS

Abstract. Efficiency of construction of a transport and logistics center (TLC) it allows for effective interaction of various modes of transport and optimizes logistics processes, reducing the costs of foreign economic activity. Their location can be based: near the passage of international transport corridors, state borders (seaports), checkpoints (international land borders), which will speed up cargo flow and customs procedures, as well as reduce the risks associated with the movement of goods. This article examines the functioning of cross-border transport and logistics centers in the context of the organization of import-export cargo transportation. The relevance of the topic is due to the importance of transport and logistics centers as key infrastructure elements that ensure effective interaction of various modes of transport, optimization of logistics processes, cost reduction, increase entrepreneurial activity, provide intensive [1].

In conclusion, a conclusion is formed about the key role of cross-border transport and logistics centers in ensuring the effectiveness of foreign economic activity (FEA) and increasing the competitiveness of the economies of the Far East.

Keywords: transport and logistics center, border area, logistics, import-export transportation, foreign economic activity, checkpoint.

Введение

Работа приграничных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) анализируется с точки зрения их роли в обеспечении бесперебойности грузоперевозок, ускорения таможенных процедур и снижения рисков, связанных с перемещением товаров через государственные границы. Исследоваться будет работа транспортно-логистических центров, формирование которых, в отличие с транспортных центров, носит системный характер и ориентировано на потребительский спрос в сфере транспортных услуг [2]. В статье акцентируется внимание на современных технологиях и инновационных решениях,

роль импорто-экспортного ХАБа (от англ. hub — центр), обрабатывающий грузы следующие из Европы и стран АТР, также планируется запустить новый мультимодальный маршрут. По инициативе ОАО «РЖД» Калининградская область должна стать одним из важных центров транспортного коридора для контейнерных перевозок [6].

На российско-китайской границе планируется строительство терминала для дополнительной обработки грузов, поступающих из Приморского края в провинцию Цзилинь (Китайская народная республика (КНР)). По результатам реконструкции планируется увеличение пропускной способности пункта пропуска «Марково» (Приморский край) в пять раз с круглосуточным режимом работы. Реконструкции также подвергнутся другие пункты пропуска края последующим увеличением пропускной способности в девять раз – «Пограничный» и «Краскино» – автомобильные пункты пропуска (АПП) [7,8].

На рисунке 2 представлена схема целесообразного строительства ТЛЦ.



Рис. 2. Схема планируемого размещения ТЛЦ в Российской Федерации

Проведя анализ схемы, отмечается, что предполагаемое строительство транспортно-логистических центров сосредоточено в центрах большой концентрации грузопотоков, а также в близком расположении к государственным границам, где расположены стратегически значимые пограничные переходы, поэтому рационально строительство транспортно-логистических центров на Дальнем Востоке, также с учетом влияния тенденции увеличения и переориентации грузопотоков. Возрастающая загруженность Восточного полигона железных дорог и дальневосточных транспортных узлов требует разработки новых инфраструктурных и технологических решений [9]. Для развития трансграничных перевозок через приграничные транспортно-логистические центры необходимо достаточное инфраструктурное развитие и функционирующие пункты пропуска. По состоянию на 2023 год из 80 пунктов пропуска, расположенных в Дальневосточном округе (рис. 3), функционируют 58, при этом значительная нагрузка приходится на 12, через которые проходит более 80% всего грузопотока региона.

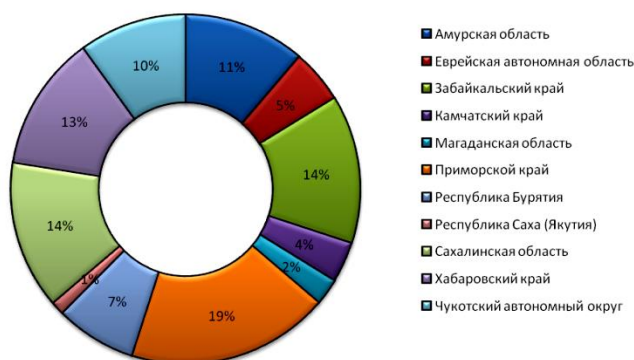


Рис. 3. Территориальная принадлежность пунктов пропуска ДФО

Результаты анализа отражают, что наибольшее количество пунктов пропуска сконцентрировано в Приморском, Хабаровском и Забайкальском краях, а также Сахалинской области, где в соответствии с географическими особенностями преобладают морские пункты пропуска. Значительная часть пунктов пропуска не в надлежащем состоянии, плохо оснащены, не имеют соответствующего современного технического оснащения, что отрицательно отражается на экономическом развитии региона. Статистически за 2020 и 2021 годы Дальневосточный регион по результатам внешней торговли занимает 6 строчку в сравнении с восемью регионами России по денежному обороту. В сравнении с 2020 годом экономические показатели Дальневосточного региона увеличились на 22%, не смотря на короновирусные ограничения. Согласно программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года [10], одним из направлений развития по направлению «Зарубежная деятельность» является создание условий для увеличения транзитных контейнерных перевозок в четыре раза. Выполнение поставленной задачи планируется в 3 этапа, для которых был разработан комплекс мероприятий. На первом этапе планируется оснастить пункты пропуска средствами контроля с применением цифровых технологий в период с 2021-2024 г. На втором этапе, за счет обустройства пунктов пропуска, возможно повышение скорости, удобства и безопасности прохождения государственной границы в период с 2025-2030 г. На третьем этапе ОАО «РЖД», за счет проведенных ранее мероприятий, прогнозирует увеличение пропускной способности железнодорожных участков на 327 млн. тонн для экспорта продукции, обустройство 85% инфраструктуры Единой опорной сети (ЕОС) в оптимальное состояние для увеличения скорости доставки грузов в размере 1000 км/сутки. Стратегическое развитие Дальнего Востока предусматривает реализацию мероприятий по модернизации и реконструкции железнодорожных пунктов пропуска и развитие железнодорожной инфраструктуры для повышения провозной способности Восточного полигона для развития внешнеторговых перевозок. В работе[11] исследована возможность организации внешнеторговых перевозок в условиях санкций через международные транспортные коридоры (МТК). В процессе анализа МТК выявлено, что в направлении Китай, Южная Корея, Вьетнам, страны Юго-Восточной Азии плечо доставки для всех погранпереходов в Китай восточнее Красноярска будет больше, чем сибирских экспортеров, а резервные мощности, появившиеся в результате модернизации Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей, уже зарезервированы под экспорт угля. Единственным исключением в данном направлении являются пограничные переходы на станциях Хоргос и Достык (граница между КНР и Казахстаном), где функционируют современные ТЛЦ, которые обеспечивают реализацию транзитного потенциала страны и являются опорными элементами в формировании альтернативного транспортного коридора.

На Восточном экономическом форуме 2023 было проведено обсуждение сотрудничества между Дальневосточным регионом и Китаем. Сотрудничество со странами АТР позволит уменьшить эффект от санкций, наложенных Европейскими странами, и сбалансировать ориентацию на европейский рынок. Китайская народная республика является стратегическим партнером для Дальнего Востока и влияет на развитие его экономики, что отражает рост товарооборота на 46% в 2022 году. В настоящее время реализуются несколько российско-китайских трансграничных проектов, направленных на повышение эффективности внешнеторговых перевозок [12]. Совместно организованным проектом, функционирующим и сданным в эксплуатацию в 2022 году, является железнодорожный мостовой переход «Нижнеленинское-Тунцзян» вблизи пограничного пункта пропуска Нижнеленинское (Еврейская автономная область), который совместно со станциями Гродеково, Забайкальск, Камышовая и Благовещенск может стать переходным пунктом проекта «Один пояс, один путь» [13]. В соответствии с первоначальным проектом вблизи мостового перехода планируется строительство транспортно-логистического центра, предназначенного для обработки импортно-экспортных грузов, с соответствующим инфраструктурным развитием и реконструкцией существующей станции [14,15]. Следующим совместным проектом считается строительство транспортно-логистического комплекса

«Джалинда» (смешанный пункт пропуска Джалинда, Амурская область), который в перспективе станет частью международного транспортного коридора и позволит обеспечить транзитный поток грузов из России в Китай.

Заключение

В завершение статьи следует отметить, что современные технологии и инновационные решения, используемые в работе транспортно-логистических центров, способствуют повышению качества предоставляемых услуг и удовлетворению потребностей участников внешнеэкономической деятельности, что подтверждается успешным опытом реализации проектов по созданию транспортной инфраструктуры на приграничных территориях Дальнего Востока. Таким образом, транспортно-логистические центры играют ключевую роль в повышении конкурентоспособности национальной экономики и эффективности внешнеэкономической деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Пугачев, И. Н. Развитие транспортно-логистического комплекса Дальневосточного региона России / И. Н. Пугачев, Р. Г. Король, Н. С. Нестерова // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. – 2022. – № 4(33). – С. 25-34.
2. Балалаев, А. С. Особенности формирования транспортно-логистических кластеров / А. С. Балалаев, Р. Г. Король, А. Ф. Серенко // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. – 2014. – Т. 2, № 3(19). – С. 90-95.
3. Россия-Китай. Главное // RadioМетро: сайт. – 2022. URL: <http://radio-metro.ru/2022/09/15/cherez-demonstracionnuju-z-onu-kitaj-shos-za-pervye-vosem-m-esyac-ev-2022-g-pros-hlo-bolshe-gruzovyh-poezdov-kitaj-evropa/>.
4. Мультиmodalный центр // Международная платформа сотрудничества «один пояс – один путь»: сайт. – 2022. URL: <http://sh.scoda.com/index.php?lang=ru>.
5. Опыт КНР по формированию сети транспортно-логистических центров // ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации»: сайт. URL: <http://mintrans.org/ru/o-nih/transportno-logisticheskie-centry/kitaj/>.
6. . В Калининградской области будет создан мультиmodalный транспортно-логистический центр «Западный» // Министерство транспорта Российской Федерации: сайт – 2020. URL:<https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9674>.
7. Пропускная способность пункта пропуска Марково после реконструкции вырастет в 6 раз по количеству автотранспорта // РЖД-партнер: сайт. – 2023. – URL:<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/propusknaya-sposobnost-punkta-propuska-markovo-posle-rekonstruktsii-vyrastet-v-6-raz-po-kolichestvu-/>.
8. Китайский Хуньчунь «подстроится» под грузовые нужды Приморья // LOGIRUS (Логистика в России): сайт. – 2023. – URL: https://logirus.ru/news/custom_and_ved/kitayskiy_khunchun_podstroitsya_pod_gruzovye_nuzhdy_primorya.html
9. Король Р. Г. Транспортно-логистическая архитектура мультиmodalных перевозок Амурского бассейна / Р. Г. Король, О. Н. Числов // Известия Транссиба. – 2022. – № 3(51). – С. 145-155.
10. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года: Распоряжение Правительства РФ от 19 марта 2019 года №466-р. 2019. С. 135. Официальный сайт Правительства РФ www.government.ru, URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf>.
11. Петров М. Б. Альтернативные направления экспорта-импорта по МТК «Север – Юг» в условиях экономических санкций / М. Б. Петров, М. Л. Хазин, Д. Р. Кричкер // Вестник УрГУПС, 2022. № 3 (55). С. 83–94.

12. Король Р. Г. Моделирование перерабатывающей способности терминально-логистических объектов железнодорожного пограничного перехода Нижнеленинское (РФ) - Тунцзян (КНР) / Р. Г. Король, С. Д. Подолинная // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – 2023. – № 1(57). – С. 52-63.

13. Король Р. Г. Интеграция российской транспортно-логистической инфраструктуры в реализации нового шелкового пути "Один пояс - один путь" / Р. Г. Король, А. Е. Демидова // Новые тенденции развития в управлении процессами перевозок, автоматике и инфокоммуникациях : Труды Всероссийской научно-практической конференции ученых транспортных вузов, инженерных работников и представителей академической науки с международным участием, Хабаровск, 29 сентября 2017 года / Под редакцией А.И. Годяева. – Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2017. – С. 100-105.

14. Подолинная С. Д. К вопросу комплексного анализа перерабатывающей и пропускной способности сухопутных трансграничных пунктов пропуска Дальнего Востока / С. Д. Подолинная, А. В. Ненашева, Ю. Е. Кучер [и др.] // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2023. – Т. 1. – С. 122-126.

15. Транспортно-логистические центры. Анализ текущего состояния. Проблемы и перспективы развития / С. Д. Подолинная, Е. Э. Червотенко // Наука и образование транспорту. – 2021. – № 1. – С. 207-211.

REFERENCES

1. Pugachev, I. N. Development of the transport and logistics complex of the Far Eastern region of Russia / I. N. Pugachev, R. G. Korol, N. S. Nesterova // Transport of the Asia-Pacific region. – 2022. – № 4(33). – pp. 25-34.

2. Balalaev, A. S. Features of the formation of transport and logistics clusters / A. S. Balalaev, R. G. Korol, A. F. Serenko // Scientific notes of Komsomolsk-on-Amur State Technical University. - 2014. – Vol. 2, No. 3(19). – pp. 90-95.

3. Russia-China. Main // RadioMetro: website. – 2022. URL: <http://radio-metro.ru/2022/09/15/cherez-demonstracionnuju-z-onu-kitaj-shos-za-perv-ye-vosem-m-esyac-ev-2022-g-pros-hlo-bol-she-gruzovyh-poezdov-kitaj-evropa/>.

4. Multimodal Center // International cooperation platform "one belt– one road: website. – 2022. URL: <http://sh.scoda.com/index.php?lang=ru>.

5. China's experience in forming a network of transport and logistics centers // FSBI "Scientific Center for Complex Transport Problems of the Ministry of Transport of the Russian Federation": website. URL: <http://mintrans.org/ru/o-nih/transportno-logisticheskie-centry/kitaj/>.

6. A multimodal transport and logistics center "Zapadny" will be created in the Kaliningrad region // Ministry of Transport of the Russian Federation: website - 2020. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9674>.

7. The throughput of the Markovo checkpoint after reconstruction will grow 6 times in terms of the number of vehicles//Russian Railways partner: website. – 2023. – URL:<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/propusknaya-sposobnost-punkta-propuska-markovo-posle-rekonstruktsii-vyrastet-v-6-raz-po-kolichestvu-/>.

8. Chinese Hunchun will be "adapted" to the cargo needs of Primorye//LOGIRUS (Logistics in Russia): website. – 2023. – URL: https://logirus.ru/news/custom_and_ved/kitayskiy_khunchun_podstroitsya_pod_gruzovye_nuzhdy_primorya.html.

9. King R. G. Transport and logistics architecture of multimodal transportation of the Amur basin/R. G. Korol, O. N. Chislov//Izvestia Transsib. – 2022. – № 3(51). - pp. 145-155.

10. Long-term program for the development of open joint stock company "Russian Railways" until 2025: Decree of the Government of the Russian Federation of March 19, 2019 No. 466-r. 2019. P. 135. Official website of the Government of the Russian Federation

www.government.ru,

URL:

<http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf>.

11. Petrov M. B. Alternative export-import directions for MTK "North - South" under economic sanctions/M. B. Petrov, M. L. Khazin, D. R. Kricker//Bulletin of UrGUPS, 2022. No 3 (55). pp. 83-94.

12. King R. G. Modeling the processing capacity of terminal and logistic facilities of the railway border crossing Nizhneleninskoye (RF) - Tongjiang (PRC)/R. G. Korol, S. D. Podolinnaya//Bulletin of the Ural State University of Railways. – 2023. – № 1(57). - pp. 52-63.

13. King R. G. Integration of the Russian transport and logistics infrastructure in the implementation of the new Belt and Road silk road/R. G. Korol, A. E. Demidova//New trends in the management of transportation processes, automation and infocommunications: Proceedings of the All-Russian Scientific and Practical Conference of Scientists of Transport Universities, Engineering Workers and Representatives of Academic Science with International Participation, Khabarovsk, September 29, 2017/Edited by A.I. Godyaev. - Khabarovsk: Far Eastern State University of Railways, 2017. - pp. 100-105.

14. Podolinnaya S. D. To the issue of a comprehensive analysis of the processing and throughput capacity of land cross-border checkpoints of the Far East/S. D. Podolinnaya, A. V. Nenasheva, Yu. E. Kucher [et al.]//Scientific, technical and economic cooperation of the Asia-Pacific countries in the 21st century. – 2023. - Т. 1. - pp. 122-126.

15. Podolinnaya S. D. Transport and logistics centers. Analysis of the current state. Problems and Prospects for Development/S. D. Podolinnaya, E. E. Chervotenko//Science and Education for Transport. – 2021. – № 1. - pp. 207-211.

Информация об авторах

Подолинная София Дмитриевна – аспирант кафедры «Технология транспортных процессов и логистика», Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск, e-mail: sofiyka_44@mail.ru

Information about the authors

Podolinnaya Sofiya Dmitrievna – postgraduate student of Department of «Technology of Transport Processes and Logistics», Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, e-mail:sofiyka_44@mail.ru