УДК 656.021.5

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

М. А. МАРЧЕНКО
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I
Санкт-Петербург, Россия

Одними из наиболее важных задач транспорта Российской Федерации являются обеспечение суверенитета государства, связанности территории, экономической независимости, обеспечение мобильности населения и удовлетворение спроса на перевозки [1].

В связи со спецификой функционирования рыночной экономики актуальным является обеспечение доставки нужного груза из точки отправления в точку назначения в точно указанное время. Такой принцип организации товародвижения в цепочках поставок позволяет сократить издержки при доставке грузов и одновременно уменьшить непроизводительные простои на стыке логистических операций [2].

В связи с интенсивно меняющимися геополитическими и макроэкономическими условиями современная транспортная логистика вынуждена беспрерывно перестраиваться в соответствии с актуальными условиями. За последние несколько лет наблюдается тенденция перехода грузопотока с железнодорожного вида транспорта на автомобильный, которая связана с требованием доставки груза «от двери до двери». Однако при грузоперевозках на большие расстояния (свыше 1000 км) доминирует железнодорожный транспорт в связи с бесперебойностью железнодорожного сообщения и меньшей себестоимостью перевозки на километр пути [3].

Также в современных условиях зачастую возникает необходимость предотвратить концентрацию груза в одной точке, что снижает целесообразность сооружения крупных складских комплексов, вопреки экономическому постулату прошлых лет. Концентрация грузов в одном месте позволяла сформировать укрупнённые поставки в один пункт назначения, что значительно снижало себестоимость перевозки. Перегрузку контейнеров с одного вида транспорта на другой целесообразно проводить на небольших контейнерных площадках, распределённых в крупных городах и промышленных центрах. Сам контейнер при этом выполняет роль как транспортного модуля, так и склада, обеспечивая сохранность груза и уменьшая его естественную убыль. Такой тип перевозок позволяет сократить время на перегрузку с одного вида транспорта на другой, повышает поточность грузопотока и обеспечивает сохранность груза при перевозке и хранении. Таким образом, мультимодальные контейнерные перевозки в настоящее время и на ближайшие годы являются наиболее перспективными [4].

В то же самое время успешной реализации данного типа перевозок препятствует ряд технологических и управленческих сложностей. В первую

очередь, это физическое устаревание контейнерного парка, парка фитинговых платформ и автомобильного парка. Несмотря на активное импортозамещение, производство новых транспортных средств пока что не в состоянии покрыть потребности логистических операторов в новом подвижном составе, а закупка новых транспортных средств за рубежом серьёзно ограничена в связи с западными санкциями. Вторым не менее важным аспектом является отсутствие единой централизованной информационной платформы, в которую интегрированы все виды транспорта. Ряд транспортных компаний применяет внутренние информационные платформы, однако при отсутствии централизованной системы обеспечить оперативное регулирование и подвод транспортных средств к складам или контейнерным площадкам зачастую бывает затруднительно. Ввиду этого важной задачей для транспортного комплекса остаётся создание единой централизованной информационной платформы, объединяющей в своём составе все виды грузового транспорта, лидирующие позиции среди которых занимает железнодорожный и автомобильный. Её функционал должен включать в себя отображение основных параметров транспортных единиц: количество транспортных единиц всех типов; актуальное состояние каждой транспортной единицы; текущее местоположение каждой транспортной единицы; сроки доставки грузов каждой транспортной единицей.

Основной задачей данной системы должен стать прогноз выполнения сроков доставки для каждой грузовой партии, а также подбор оптимальной схемы перевозки грузов. Для выполнения этой задачи целесообразно создание системы на основе нейросетевых моделей.

Таким образом, в статье рассмотрены перспективы развития транспортного комплекса Российской Федерации на основе единой информационной платформы взаимодействия видов транспорта. Её внедрение в технологический процесс транспортно-логистических компаний позволит улучшить транспортные схемы доставки грузов, сократить время на перевозку и снизить её себестоимость.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства Рос. Федерации от 27 нояб. 2021 г. № 3363-р. – М. : Правительство Рос. Федерации, 2021. – 282 с.

2. Вопросы организации мультимодальных перевозок грузов / П. В. Куренков, Е. А. Герасимова, М. М. Мизиев, Д. О. Черкасова // Прогрессивные технологии в эксплуатации наземных транспортно-технологических комплексов и логистических транспортных систем : сб. тр. Междунар. науч.-техн. конф. студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых, посвящ. 110-летнему юбилею со дня рождения проф. А. В. Каракулева. – Казань, 2024. – С. 211–217.

3. **Покровская, О. Д.** Комплексная оценка транспортно-складских систем / О. Д. Покровская // Железнодорожный транспорт. – 2019. – Т. 7. – С. 26–32.

4. **Никифорова, Г. И.** Качество транспортной услуги / Г. И. Никифорова, О. П. Кизляк // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. году качества, Гомель, 21–22 нояб. 2024 г. – Гомель : Бел. гос. ун-т транспорта, 2024. – С. 52–54.