

РОЛЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ В РАЗВИТИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Чопанов Г.Д.¹

¹Чопанов Гуванч Дурдымурадович - магистр I курса по специальности «Экономика» факультета «Экономика» Туркменского государственного института экономики и управления

***Научный руководитель:** Чарыева Оразджемал Атаджановна, старший преподаватель кафедры «Мировой экономики» Туркменского государственного института экономики и управления*

г. Ашгабад, Туркменстан

***Аннотация:** в статье рассказывается о развитие мультимодальной логистики и её влияние на национальную экономику. В статье также обсуждается рост мировой транспортной системы.*

***Ключевые слова:** Мультимодальная логистика, экономика, транспорт.*

ROLE OF MULTIMODAL LOGISTICS IN THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Choponov G.D.¹

*¹Choponov Guvanch Durdymuradovich - 1st year master's degree in Economics, Faculty of Economics, Turkmen State Institute of Economics and Management
Academic Supervisor: Charyeva Orazdzhemal Atajanovna, Senior Lecturer of the Department of World Economy, Turkmen State Institute of Economics and Management*

Ashgabat, Turkmenistan

***Abstract:** the article discusses the development if multimodal logistics and its impact on the national economy. It also talks about the development of the world's transport system.*

***Keywords:** Multimodal logistics, economy, transport.*

УДК 338.48

В начале нового тысячелетия мировая экономическая система вышла на качественно новый этап преобразований. Структурные сдвиги,



характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса.

Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. По данным Всемирного банка, международный транспортный рынок оценивается в 2,2 трлн. долл. США (6,8% мирового ВВП).

Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций: являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, а будучи особой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений.

Существующая ситуация в международной экономике, характеризующаяся, в частности, бурным развитием интеграционных процессов, варьированием экономической среды в территориальном разрезе, различиями в степени развития национальных хозяйств и их открытости для участия в международных экономических отношениях, интенсификацией товаропотоков на различных уровнях взаимодействия между экономическими агентами, ростом туристских потоков, с одной стороны, и недостаточное развитие экономико-теоретической базы, малое количество современных исследований методологической основы функционирования транспортного комплекса в современной науке, с другой стороны, обуславливают объективную необходимость определения места, роли и значения транспорта как важной экономической категории [1].



На современном этапе мирового развития под влиянием процессов глобализации и в условиях, когда развивающиеся страны стремятся укрепить свои позиции в мире, в качестве главных факторов влияния государств на мировую политику, наряду с военно-политическим потенциалом, выдвигаются факторы экономического влияния. При этом ключевое значение среди экономических ресурсов влияния имеет транспортная система и международные транспортные коридоры.

Обладание транспортными коридорами создает новые возможности для политического влияния государств. При развитии перевозок по МТК, проходящим по территории России, необходимо учитывать, что государства, союзы и крупные транспортные компании находятся в жесткой конкуренции, предлагая свои МТК и развивая их конкурентные преимущества.

Следует учитывать, что развитие континентальных транзитных перевозок, в отличие от морских транспортировок, требует проведения межгосударственных согласований. Такие договоренности устраняют таможенные барьеры, обеспечивают большую безопасность перевозок, что стимулирует экономическое сотрудничество между странами и создает предпосылки для развития интеграционных процессов. В мире наблюдается интеграция региональных транспортных сетей в более масштабные сети межрегионального масштаба, связывающие основные рынки и центры производства.

Сегодня транспорт, коммуникации, логистическая инфраструктура являются неотъемлемой частью человеческого бытия и являются важным условием международного взаимодействия глобального, регионального и межстранового уровней [1].

В течение последних пятнадцати лет в международной торговле произошли кардинальные изменения, связанные, с одной стороны, со снижением торговых барьеров и либерализацией торговых режимов, а с другой – с динамичным развитием экспортно ориентированных секторов экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Интенсивный процесс переноса



производства (в том числе крупнотоннажного) из Западной Европы и США в страны Юго – восточной Азии и формирование обратного потока готовых изделий в условиях роста потребления в развитых странах стали важнейшим стимулом развития глобального рынка транспортно-логистических услуг, что в свою очередь отразилось и на объемах мирового рынка (рис. 1).



Рис. 1. Динамика объема мирового рынка транспортно-логистических услуг, 2011–2015 гг.
(трлн. долл.)

Спрос на комплексные транспортно-логистические услуги, формируется под влиянием таких основных факторов как: динамика международной экономики и международного товарообмена, глобализация грузопотоков и усложнение схем доставки, потребности в оптимизации расходов, связанных с перевозкой, хранением и дистрибуцией товаров.

Анализируя данные представленные на рисунке 1, следует отметить разворот тенденций, обусловленный влиянием различных факторов внешней среды, основными из которых на наш взгляд являются следующие: кризисные явления, экономическая и политическая ситуация в мире, изменение структуры и факторов производства, изменение структуры потребления, дестабилизация финансовой системы, долговые проблемы развитых стран.

Также нельзя не отметить, того факта, что относительно быстрые темпы восстановления международной торговли, благодаря, прежде всего, решающей



роли стран Юго-Восточной Азии, КНР и Индии определили направление, структуру и динамику грузовых потоков, а также спрос на транспортно-логистические услуги не только на внешнем, но и на внутреннем рынке, за счет стимулирования внутреннего спроса и потребления, ориентации на расширение собственных рынков. Так, из семи основных направлений грузовых потоков, ориентированных на Восточную Азию для шести характерен положительный прирост. Максимальный прирост приходится на направление Юго-Восточная Азия – Восточная Азия. К одной из причин, положительно повлиявших на темпы прироста можно отнести, тот факт, что на территории Азии находится 13 из 20-ти крупнейших мировых контейнерных портов, в том числе семь из них в КНР.

Глобализация международной экономики привела к усилению концентрации производства и капитала в транспортных отраслях. В настоящее время 53% мирового парка контейнеровозов принадлежит 10 судовладельческим предприятиям, 47% мирового контейнерного парка – 9 лизинговым компаниям.

Развитие международной транспортной системы во многом объясняется современными тенденциями совершенствования технологии перевозок и систем управления.

Приоритеты транспортной политики должны строиться на следующих принципах:

ускорение включения России в существующую систему международного разделения труда путем поощрения отраслей и предприятий, производящих реально и потенциально конкурентоспособную на мировом рынке продукцию;

поощрение отраслей и предприятий, приводящих к появлению на рынке принципиально новых товаров (работ, услуг) и товаров с улучшенными потребительскими и эксплуатационными характеристиками, позволяющими расширить позиции на существующих товарных рынках и завоевать новые;

поощрение вывода и конверсии мощностей, сокращение производства, ликвидации предприятий в неперспективных отраслях на основе общегосударственных, отраслевых и региональных программ;



гармонизация государственных стандартов РФ с международными стандартами, и, прежде всего, стандартами Европейского Союза;

совершенствование нормативно-правовой базы транспортной политики;

регулирование цен (тарифов) на продукцию (услугу) естественных монополий.

Важная роль отводится развитию инфраструктуры транспортного комплекса, обеспечивающей повышение качества услуги [1].

Список литературы

1. Глобальная сеть рефератов. [Электронный ресурс] – URL: <http://www.allbest.ru/> (Дата обращения: 24.02.21).

