

ПЕРЕФОРМАТИРОВАНИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ЛОГИСТИКИ

Профессор кафедры «Управление транспортным бизнесом
и интеллектуальные системы» РУТ (МИИТ),
зав. каф. «Экономика и логистика на транспорте» СамГУПС

Куренков Пётр Владимирович

д.э.н., профессор, к.т.н.

Аспирант **Мойсиевич Никита Викторович**

Научный сотрудник **Захаров Александр Александрович**

Понятие «перереформатирование» в Логистике

- **Перереформатирование транспортной логистики** – это процесс изменения условий развития процессов, обеспечивающих деятельность микро- и макросреды за счёт поиска и отработки оптимальных способов перемещения в пространстве и времени товаров, услуг и информации с минимальными затратами и рисками. Условием перереформатирования при этом выступают внешние ограничения и санкции, вводимые на рынках внешнеторгового взаимодействия.
- **Перереформатирование внешнеторговой логистики (логистики внешнеэкономической деятельности)** – это процесс адаптации условий планирования, организации и контроля всей цепочки поставок товаров, услуг, информационного, финансового, правового и др. форм взаимодействия с потребителями иностранных государств, поддерживающих и не поддерживающих введённые ограничения, санкции и т.д. на развитие взаимовыгодного сотрудничества.
- **Перереформатирование внешнеторговой и транспортной логистики** – процессы изменения условий развития рынков товаров, работ и услуг, а также информационного, финансового, правового и др. форм взаимодействия, возникающие в период действия внешних ограничений рыночных отношений, которые нацелены на поиск и применение оптимальных способов перемещения в пространстве и времени материальных, транспортных, информационных, финансовых, правовых и других типов потоков, а также потоков трудовых ресурсов с минимальными издержками и рисками.

**Индекс эффективности логистики (LPI) в странах СНГ, Прибалтики и
Польши за 2007–2016 гг.**

Страна	Интегральный показатель LPI (место страны)				
	2007	2010	2012	2014	2016
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)
Польша	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)	3,36 (38)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)	3,33 (43)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,75 (77)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)
Россия	<u>2,37 (99)</u>	<u>2,61 (94)</u>	<u>2,58 (95)</u>	<u>2,69 (90)</u>	<u>2,57 (99)</u>
Узбекистан	2,16 (129)	2,79 (68)	2,46 (117)	2,39 (129)	2,40 (118)
Беларусь	2,53 (74)	—	2,61 (91)	2,64 (99)	2,40 (120)
Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)	2,21 (141)
Киргизия	2,35 (103)	2,62 (91)	2,35 (130)	2,21 (149)	2,16 (146)

Logistic performance Index (LPI)

LPI - это индексация и рейтинг всех стран мира, разработанные финскими специалистами из Турку (Turku School of Economics) на грант Мирового банка (The World Bank):

Jean-François Arvis (The World Bank), Daniel Saslavsky (The World Bank), Lauri Ojala (Turku School of Economics), Ben Shepherd (Developing Trade Consultants), Christina Busch (The World Bank), Anasuya Raj (The World Bank), Tapio Naula (Turku School of Economics).

Этот индекс постоянно меняется в зависимости от улучшения или ухудшения состояния логистики в каждой отдельно взятой стране.

По данной классификации, в 2023 году Сингапур и Финляндия занимают соответственно 1 и 2 позиции (LPI Score 4.3 и 4.2 соответственно), США на 17м месте (LPI Score 3.8), Россия - на 88м, сразу после Мали и Нигерии (LPI score 2.6).

Следом за Россией идёт Узбекистан. Украина находится на сегодняшний день на 77м месте с индексом 2.7.

Мировой Банк - это международная финансовая организация, созданная с целью выделения ипотек и грантов развивающимся странам 2-го и 3-го мира для помощи в освоении каких-либо глобальных проектов, способных помочь в экономическом развитии. Хотя его штаб-квартира находится в Вашингтоне, Мировой Банк состоит в сложных отношениях с правительством США последние 20 лет из-за помощи странам вроде Ирана, Сомали, Гаити и другим.

ПОКАЗАТЕЛЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ - LPI.

- ⊗ Этот индекс, впервые примененный в первом отчете по мировой торговой логистике в 2007 году, состоит из субъективных и объективных оценок и помогает "создавать картину логистически благоприятных возможностей по рассматриваемым странам.
- ⊗ По утверждениям экспертов LPI дает "полную картину эффективности логической цепочки с учетом таможенных процедур, затрат на логистику и качества инфраструктуры".
- ⊗ LPI основывается на следующих шести "областях эффективности":
 - ⊗ 1) эффективность процесса таможенной очистки и качество работы других пограничных агентств;
 - ⊗ 2) качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;
 - ⊗ 3) простота и доступность организации международных поставок;
 - ⊗ 4) уровень компетентности местных логистических компаний;
 - ⊗ 5) возможность отслеживать международные поставки;
 - ⊗ 6) своевременность полного завершения поставок.
- ⊗ Наивысшая оценка, которую та или иная страна может получить в глобальном рейтинге LPI, составляет 5 баллов.

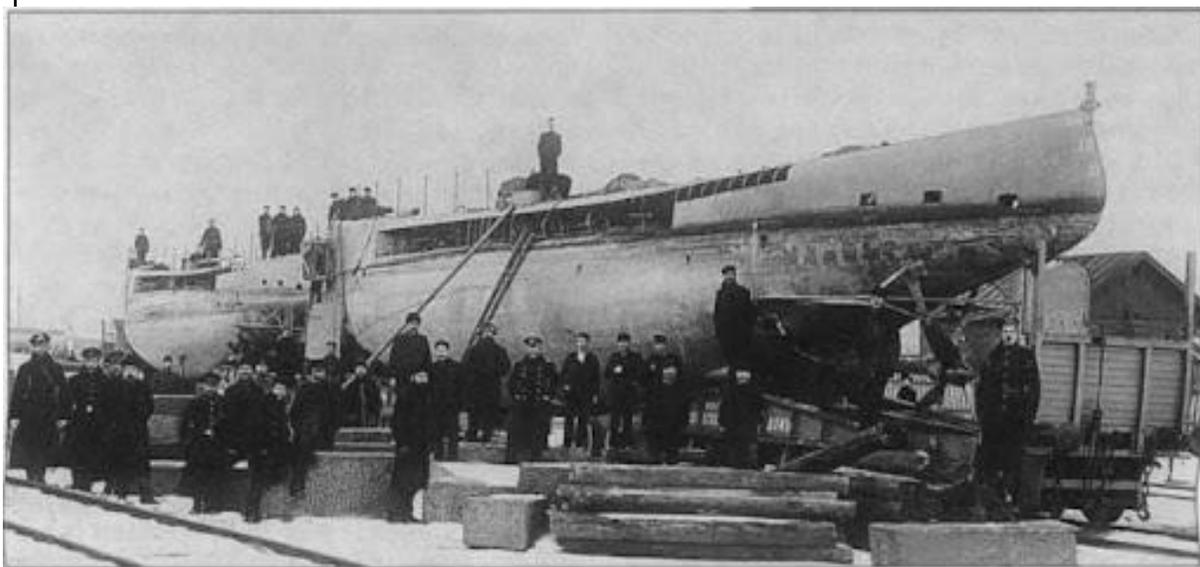
The latest Logistics Performance Index (LPI) report was released by the World Bank on June 27, 2023. The report ranks 139 countries based on their performance on six key dimensions of logistics performance:

Последний отчет об Индексе эффективности логистики (LPI) был опубликован Всемирным банком 27 июня 2023 года. В отчете ранжируются 139 стран на основе их показателей по шести ключевым параметрам эффективности логистики:

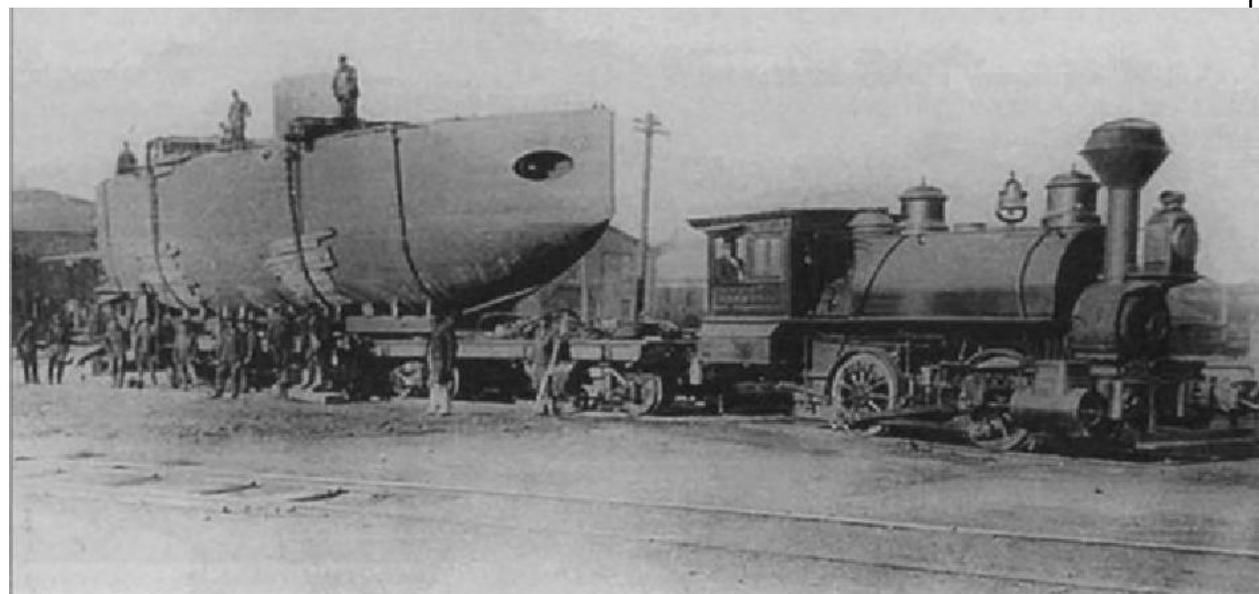
- Customs (таможня),
- Infrastructure (инфраструктура),
- ease of arranging shipments (простота организации поставок),
- logistics services quality (качество логистических услуг),
- tracking and tracing (отслеживание),
- and timeliness of shipments (своевременность поставок).

2023 LPI scores															
Economy	LPI score	Customs score	Infra-structure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Time-liness score	Tracking and tracing score	Economy	LPI score	Customs score	Infra-structure score	International shipments score	Logistics competence and quality score	Time-liness score	Tracking and tracing score
Finland	4.2	4.0	4.2	4.1	4.2	4.3	4.2	Namibia	2.9	2.8	2.8	3.0	2.9	2.9	2.8
Denmark	4.1	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3	Argentina	2.8	2.7	2.8	2.7	2.7	3.1	2.9
Germany	4.1	3.9	4.3	3.7	4.2	4.1	4.2	Montenegro	2.8	2.6	2.5	2.8	2.8	3.2	3.2
Netherlands	4.1	3.9	4.2	3.7	4.2	4.0	4.2	Rwanda	2.8	2.5	2.9	2.4	3.0	3.1	3.0
Switzerland	4.1	4.1	4.4	3.6	4.3	4.2	4.2	Serbia	2.8	2.2	2.4	2.9	2.7	3.4	2.9
Austria	4.0	3.7	3.9	3.8	4.0	4.3	4.2	Solomon Islands	2.8	2.4	2.6	2.9	2.9	3.2	2.9
Belgium	4.0	3.9	4.1	3.8	4.2	4.2	4.0	Sri Lanka	2.8	2.5	2.4	2.8	2.7	3.3	3.0
Canada	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1	Bahamas, The	2.7	2.7	2.5	3.1	2.5	3.0	2.6
Hong Kong SAR, China	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.2	Belarus	2.7	2.6	2.7	2.6	2.6	3.1	2.6
Sweden	4.0	4.0	4.2	3.4	4.2	4.2	4.1	Djibouti	2.7	2.6	2.3	2.5	2.8	3.6	2.7
United Arab Emirates	4.0	3.7	4.1	3.8	4.0	4.2	4.1	El Salvador	2.7	2.4	2.2	2.6	2.7	3.2	2.9
France	3.9	3.7	3.8	3.7	3.8	4.1	4.0	Georgia	2.7	2.6	2.3	2.7	2.6	3.1	2.8
Japan	3.9	3.9	4.2	3.3	4.1	4.0	4.0	Kazakhstan	2.7	2.6	2.5	2.6	2.7	2.9	2.8
Spain	3.9	3.6	3.8	3.7	3.9	4.2	4.1	Papua New Guinea	2.7	2.4	2.4	2.6	2.7	3.3	3.0
Taiwan, China	3.9	3.5	3.8	3.7	3.9	4.2	4.2	Paraguay	2.7	2.4	2.5	2.7	2.6	3.0	2.8
Korea, Rep.	3.8	3.9	4.1	3.4	3.8	3.8	3.8	Ukraine	2.7	2.4	2.4	2.8	2.6	3.1	2.6
United States	3.8	3.7	3.9	3.4	3.9	3.8	4.2	Bangladesh	2.6	2.3	2.3	2.6	2.7	3.0	2.4
Australia	3.7	3.7	4.1	3.1	3.9	3.6	4.1	Congo, Rep.	2.6	2.3	2.1	2.6	2.9	2.9	2.7
China	3.7	3.3	4.0	3.6	3.8	3.7	3.8	Dominican Republic	2.6	2.6	2.7	2.4	2.6	3.1	2.4
Greece	3.7	3.2	3.7	3.8	3.8	3.9	3.9	Guatemala	2.6	2.3	2.4	2.8	2.7	2.6	2.7
Italy	3.7	3.4	3.8	3.4	3.8	3.9	3.9	Guinea-Bissau	2.6	2.7	2.4	2.9	2.9	2.4	2.3
Norway	3.7	3.8	3.9	3.0	3.8	4.0	3.7	Mali	2.6	2.6	2.0	2.6	2.5	3.1	2.7
South Africa	3.7	3.3	3.6	3.6	3.8	3.8	3.8	Nigeria	2.6	2.4	2.4	2.5	2.3	3.1	2.7
United Kingdom	3.7	3.5	3.7	3.5	3.7	3.7	4.0	Russian Federation	2.6	2.4	2.7	2.3	2.6	2.9	2.5
Estonia	3.6	3.2	3.5	3.4	3.7	4.1	3.8	Uzbekistan	2.6	2.6	2.4	2.6	2.6	2.8	2.4
Iceland	3.6	3.7	3.6	3.3	3.5	3.6	3.7	Albania	2.5	2.4	2.7	2.8	2.3	2.5	2.3

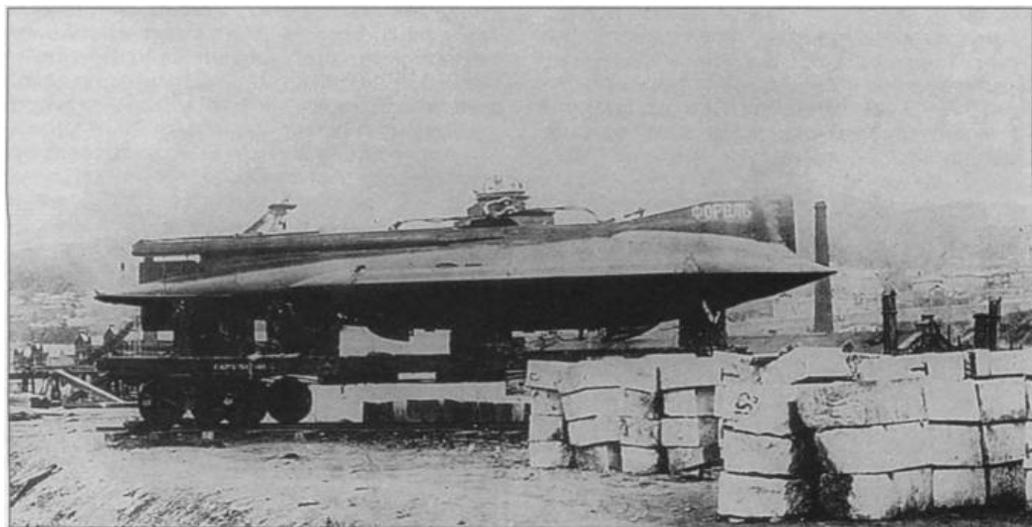
Ireland	3.6	3.4	3.5	3.6	3.6	3.7	3.7	Algeria	2.5	2.3	2.1	3.0	2.2	2.6	2.5
Israel	3.6	3.4	3.7	3.5	3.8	3.8	3.7	Armenia	2.5	2.5	2.6	2.2	2.6	2.7	2.3
Luxembourg	3.6	3.6	3.6	3.6	3.9	3.5	3.5	Bhutan	2.5	2.7	2.2	2.3	2.6	2.6	2.3
Malaysia	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7	Central African Republic	2.5	2.4	2.6	2.1	2.9	2.6	2.4
New Zealand	3.6	3.4	3.8	3.2	3.7	3.8	3.8	Congo, Dem. Rep.	2.5	2.3	2.3	2.5	2.4	2.8	2.5
Poland	3.6	3.4	3.5	3.3	3.6	3.9	3.8	Ghana	2.5	2.7	2.4	2.4	2.5	2.7	2.2
Bahrain	3.5	3.3	3.6	3.1	3.3	4.1	3.4	Grenada	2.5	2.6	2.5	2.6	2.2	3.1	2.3
Latvia	3.5	3.3	3.3	3.2	3.7	4.0	3.6	Guinea	2.5	2.4	2.4	2.2	2.7	2.5	2.7
Qatar	3.5	3.1	3.8	3.1	3.9	3.5	3.6	Jamaica	2.5	2.2	2.4	2.4	2.5	2.9	2.8
Thailand	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6	Mauritius	2.5	2.4	2.5	1.9	2.5	3.1	2.9
India	3.4	3.0	3.2	3.5	3.5	3.6	3.4	Moldova	2.5	1.9	1.9	2.7	2.8	3.0	2.8
Lithuania	3.4	3.2	3.5	3.4	3.6	3.6	3.1	Mongolia	2.5	2.5	2.3	2.5	2.3	2.7	2.4
Portugal	3.4	3.2	3.6	3.1	3.6	3.6	3.2	Nicaragua	2.5	2.0	1.9	2.8	2.8	2.9	2.4
Saudi Arabia	3.4	3.0	3.6	3.3	3.3	3.6	3.5	Tajikistan	2.5	2.2	2.5	2.5	2.8	2.9	2.0
Türkiye	3.4	3.0	3.4	3.4	3.5	3.6	3.5	Togo	2.5	2.3	2.3	3.0	2.4	2.8	2.3
Croatia	3.3	3.0	3.0	3.6	3.4	3.2	3.4	Trinidad and Tobago	2.5	2.2	2.4	2.5	2.4	2.9	2.5
Czechia	3.3	3.0	3.0	3.4	3.6	3.7	3.2	Zimbabwe	2.5	2.2	2.4	2.5	2.3	2.8	2.7
Malta	3.3	3.4	3.7	3.0	3.4	3.2	3.4	Bolivia	2.4	2.1	2.4	2.5	2.4	2.4	2.5
Oman	3.3	3.0	3.2	3.4	3.2	3.1	3.9	Cambodia	2.4	2.2	2.1	2.3	2.4	2.7	2.8
Philippines	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3	Gabon	2.4	2.0	2.2	2.6	2.0	3.0	2.5
Slovak Republic	3.3	3.2	3.3	3.0	3.4	3.5	3.3	Guyana	2.4	2.3	2.4	2.1	2.6	2.6	2.2
Slovenia	3.3	3.4	3.6	3.4	3.3	3.3	3.0	Iraq	2.4	2.1	2.2	2.5	2.2	3.0	2.4
Vietnam	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.3	3.4	Lao PDR	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4	2.8	2.4
Brazil	3.2	2.9	3.2	2.9	3.3	3.5	3.2	Liberia	2.4	2.1	2.4	2.8	2.4	2.3	2.4
Bulgaria	3.2	3.1	3.1	3.0	3.3	3.5	3.3	Sudan	2.4	2.1	2.3	2.4	2.4	2.7	2.3
Cyprus	3.2	2.9	2.8	3.1	3.2	3.5	3.4	Burkina Faso	2.3	2.0	2.3	2.4	2.4	2.4	2.2
Hungary	3.2	2.7	3.1	3.4	3.1	3.6	3.4	Fiji	2.3	2.3	2.2	2.3	2.3	2.3	2.2
Kuwait	3.2	3.2	3.6	3.2	2.9	2.8	3.3	Gambia, The	2.3	1.8	2.3	2.6	2.3	2.6	2.4
Romania	3.2	2.7	2.9	3.4	3.3	3.6	3.5	Iran, Islamic Rep.	2.3	2.2	2.4	2.4	2.1	2.7	2.4
Botswana	3.1	3.0	3.1	3.0	3.4	3.3	3.0	Kyrgyz Republic	2.3	2.2	2.4	2.4	2.2	2.4	2.3
Egypt, Arab Rep.	3.1	2.8	3.0	3.2	2.9	3.6	2.9	Madagascar	2.3	1.8	1.8	2.9	2.2	2.6	2.0
North Macedonia	3.1	3.1	3.0	2.8	3.2	3.5	3.2	Mauritania	2.3	2.1	2.0	2.2	2.5	2.8	2.5
Panama	3.1	3.0	3.3	3.1	3.0	3.4	2.9	Syrian Arab Republic	2.3	2.2	2.2	2.3	2.2	2.5	2.3
Bosnia and Herzegovina	3.0	2.7	2.6	3.1	2.9	3.2	3.2	Venezuela, RB	2.3	2.1	2.4	2.0	2.5	2.5	2.3
Chile	3.0	3.0	2.8	2.7	3.1	3.2	3.0	Cuba	2.2	2.0	2.2	2.1	2.2	2.6	2.4
Indonesia	3.0	2.8	2.9	3.0	2.9	3.3	3.0	Yemen, Rep.	2.2	1.7	1.9	1.7	2.6	2.8	2.3
Peru	3.0	2.6	2.5	3.1	2.7	3.4	3.4	Angola	2.1	1.7	2.1	2.4	2.3	2.1	2.3
Uruguay	3.0	2.9	2.7	2.7	3.1	3.2	3.3	Cameroon	2.1	2.1	2.1	2.2	2.1	2.1	1.8
Antigua and Barbuda	2.9	2.2	2.7	2.9	2.9	3.4	3.2	Haiti	2.1	2.1	1.8	2.3	2.0	2.5	2.1
Benin	2.9	2.7	2.5	2.9	3.0	2.7	3.2	Somalia	2.0	1.5	1.9	2.4	1.8	2.3	1.8
Colombia	2.9	2.5	2.9	3.0	3.1	3.2	3.1	Afghanistan	1.9	2.1	1.7	1.8	2.0	2.3	1.6
Costa Rica	2.9	2.8	2.7	2.8	2.9	3.2	2.9	Libya	1.9	1.9	1.7	2.0	1.9	2.2	1.8
Honduras	2.9	2.8	2.7	3.0	2.7	3.2	2.6								



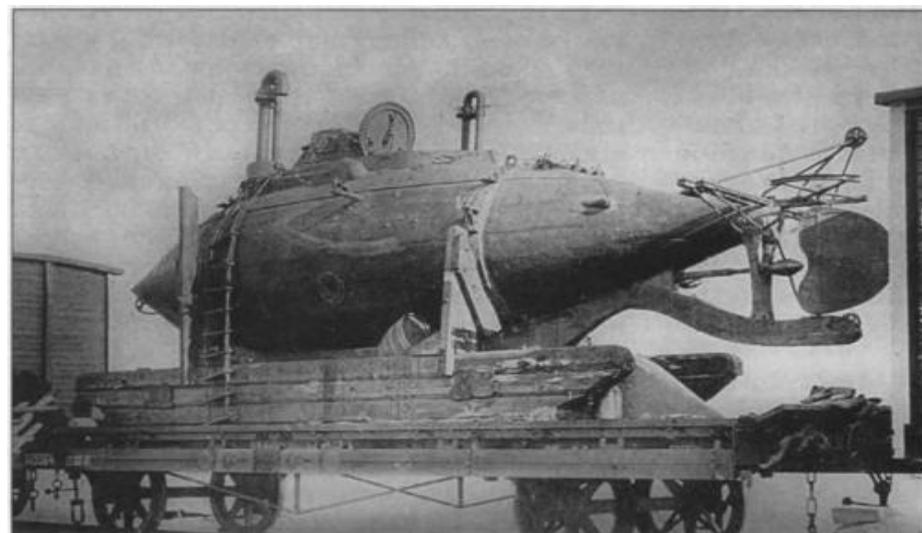
Подводные лодки типа «Касатка», установленные на железнодорожные транспортеры для отправки на Дальний Восток



Подводная лодка «Бычок» (типа Лэка) на «усиленном» транспортере Путиловского завода



Подводная лодка «Форель» на четырехосной платформе



Подводная лодка конструкции лейтенанта А.С.Боткина на двухосной платформе

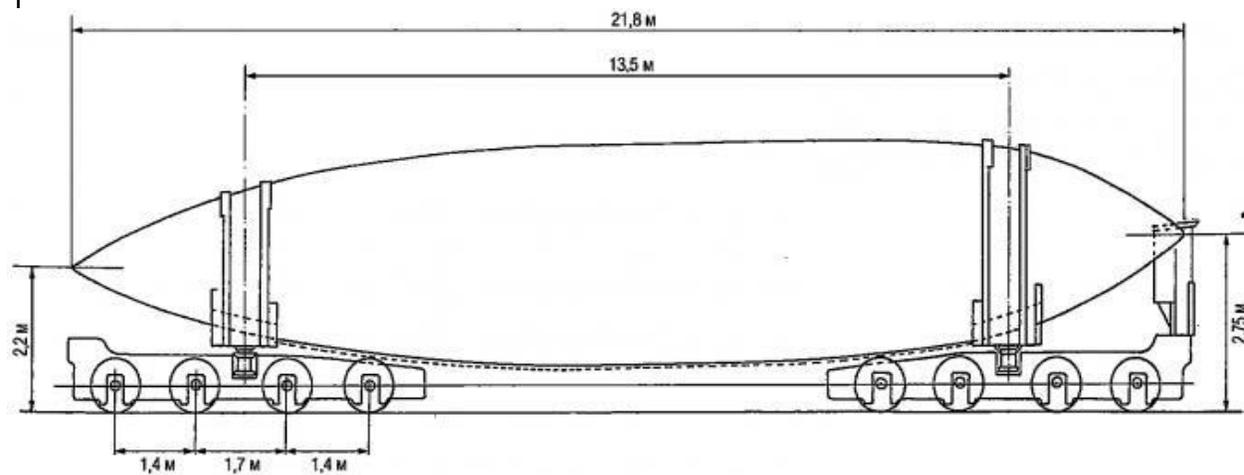
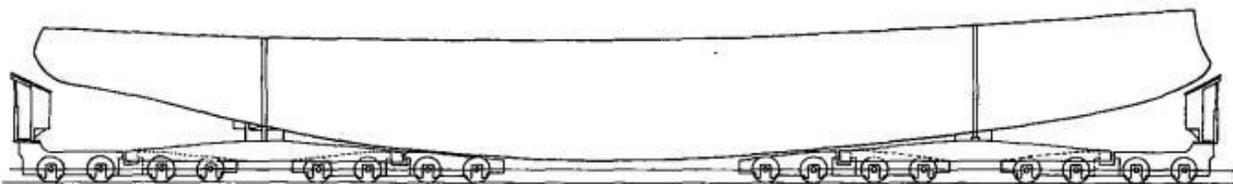


Схема размещения подводной лодки Холанда на железнодорожном транспорте. РГАВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.3038. Л.8; РГИА. Ф.274. Оп.2. Д.350.Л.124



Схематический чертеж железнодорожного транспорта, построенного Путиловским заводом для перевозки подводных лодок типа «Касатка». РГАВМФ. Ф.427. Оп.1. Д.1224. Л.5.

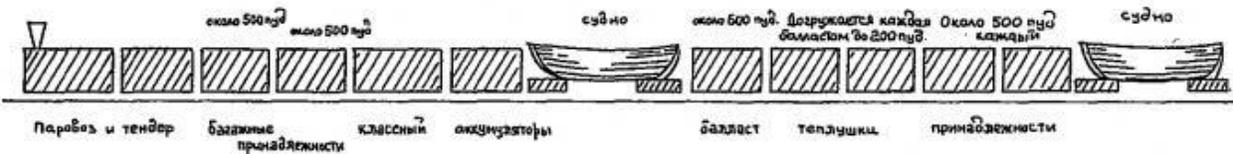
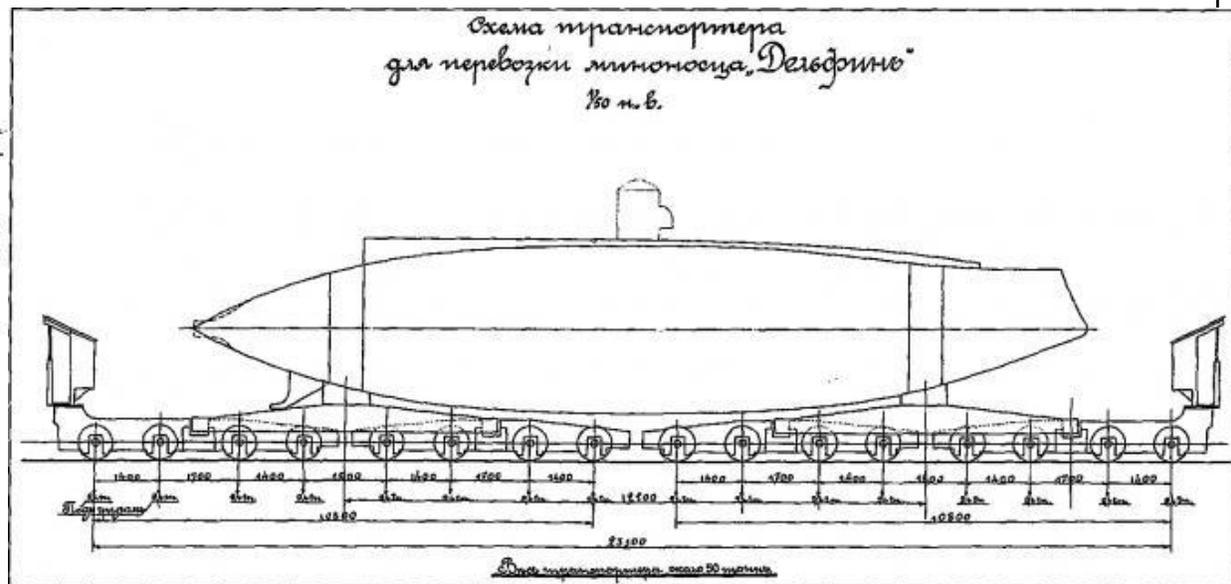


Схема эшелона для перевозки подводных лодок на Дальний Восток. РГАВМФ. Ф.427. Оп.1. Д.1224. Л.124, 125

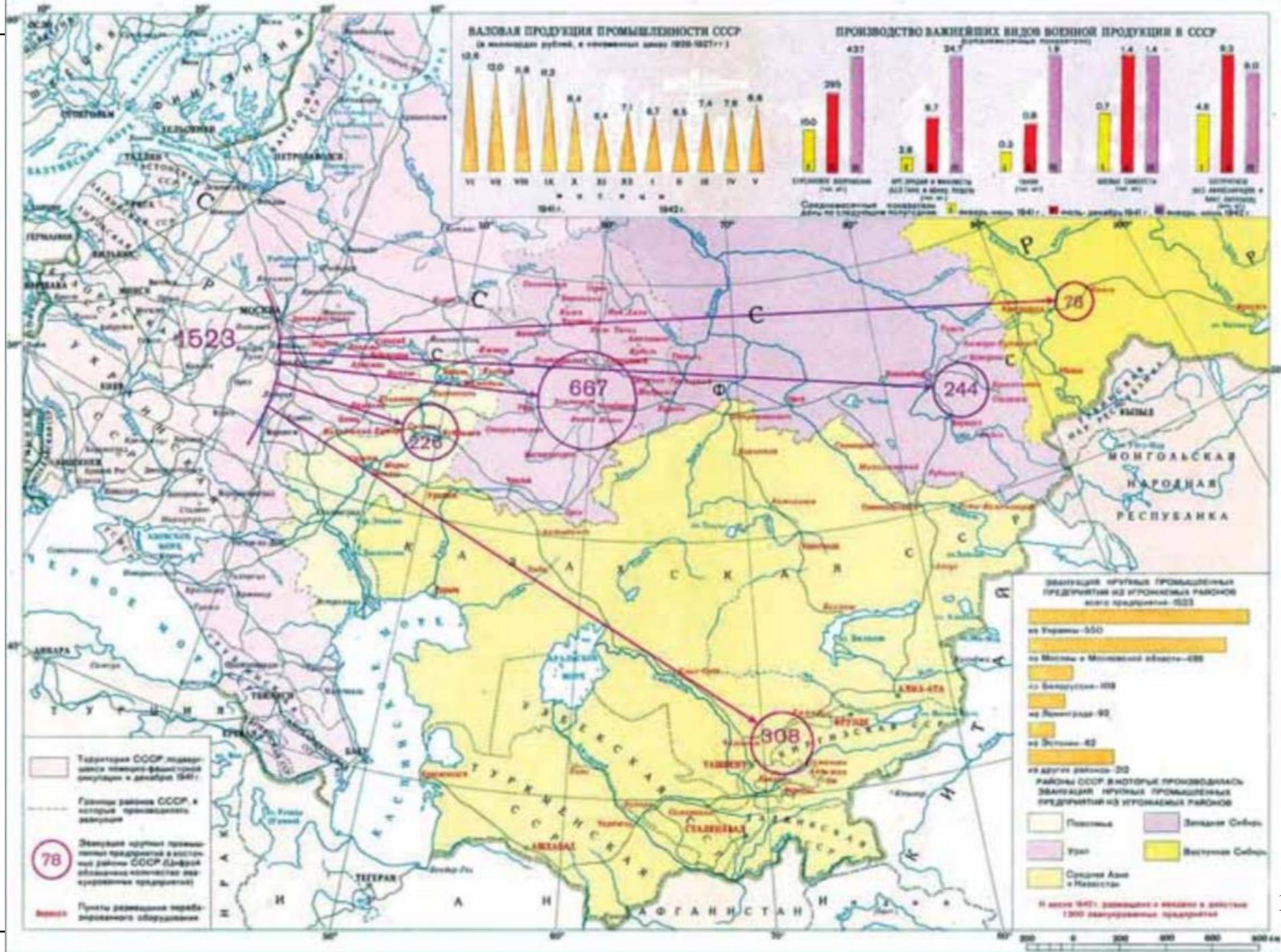


Транспортер для перевозки подводной лодки «Дельфин» по железной дороге. Из фондов ЦВММ



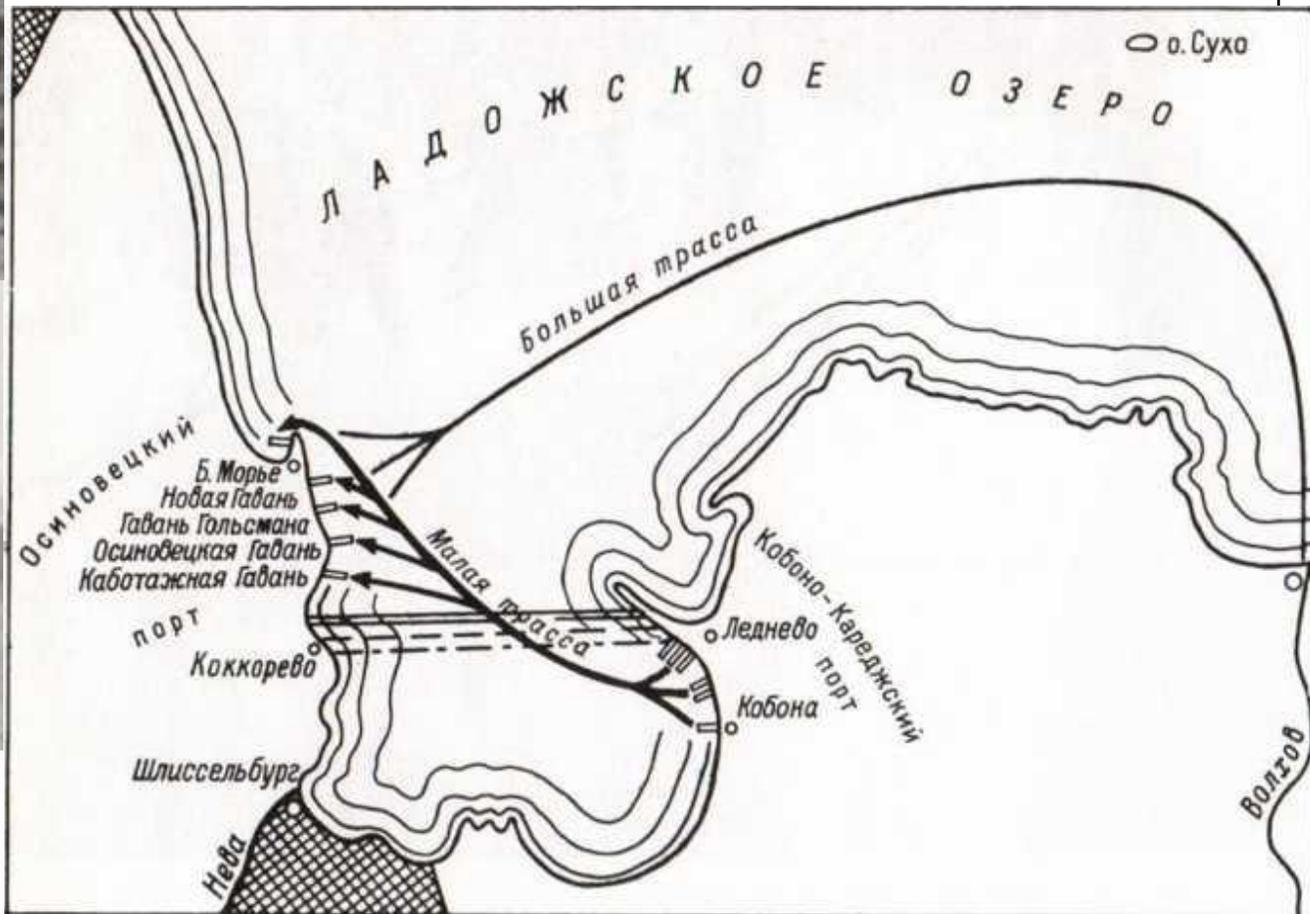
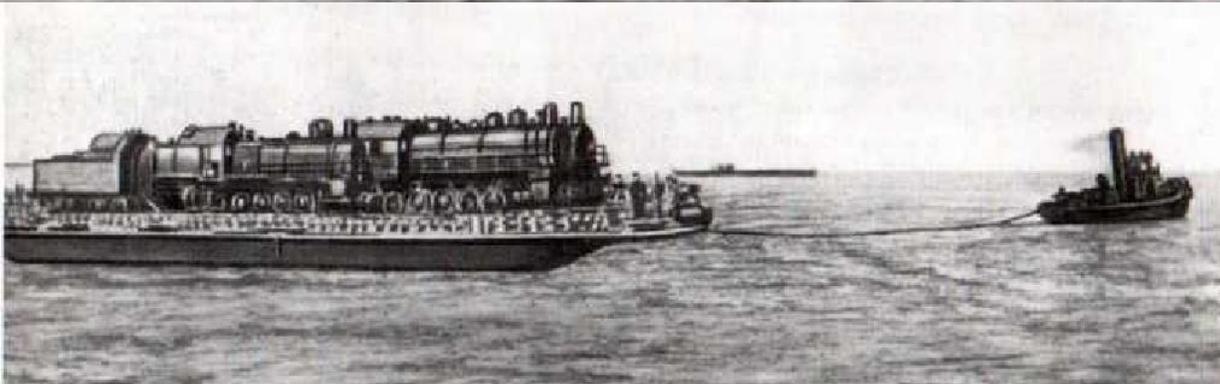
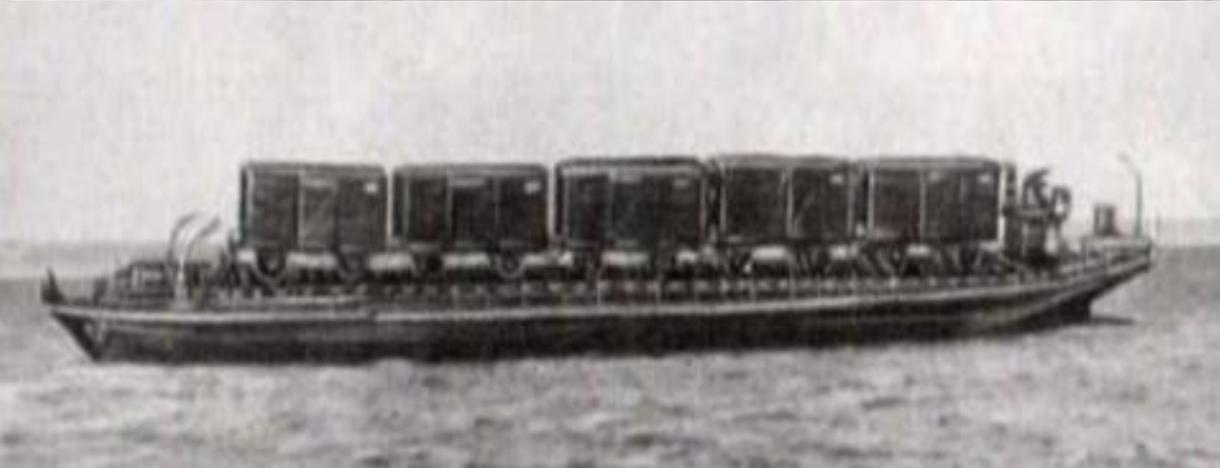
Подводная лодка «Скат» на железнодорожном транспорте Путиловского завода

План перемещения промышленных предприятий из западных в восточные регионы



В июле 1941 года из Ленинграда в Свердловск успели вывезти многие предприятия, но к концу августа железнодорожное сообщение было уничтожено. Единственной возможностью транспортировать многотонные грузы – оборудование Кировского завода - стали порты! Новый план эвакуации был оформлен Распоряжением Государственного комитета обороны 4 октября, согласно которому, до 1 ноября оборудование было погружено на баржи и отправлено на Восток через Ладогу.

Для этого на мысе Осиновец был построен по сути новый порт, возведены большегрузные причалы и смонтированы тяжелые краны. На корабли в течение месяца были погружены прокатные броневые станы, оборудование мартеновских печей и штамп-пресс с нагрузкой в 5000 тонн. Затем по железной дороге предстоял долгий путь на Урал, где ленинградцам предстояло разместиться на базе Челябинского тракторного завода.



——— } Водные трассы
 - - - - Подводный кабель связи, проложенный в июне 1942 г.
 - - - - Подводный трубопровод
 = = = = Подводные электрокабели, проложенные летом и осенью 1942 г.

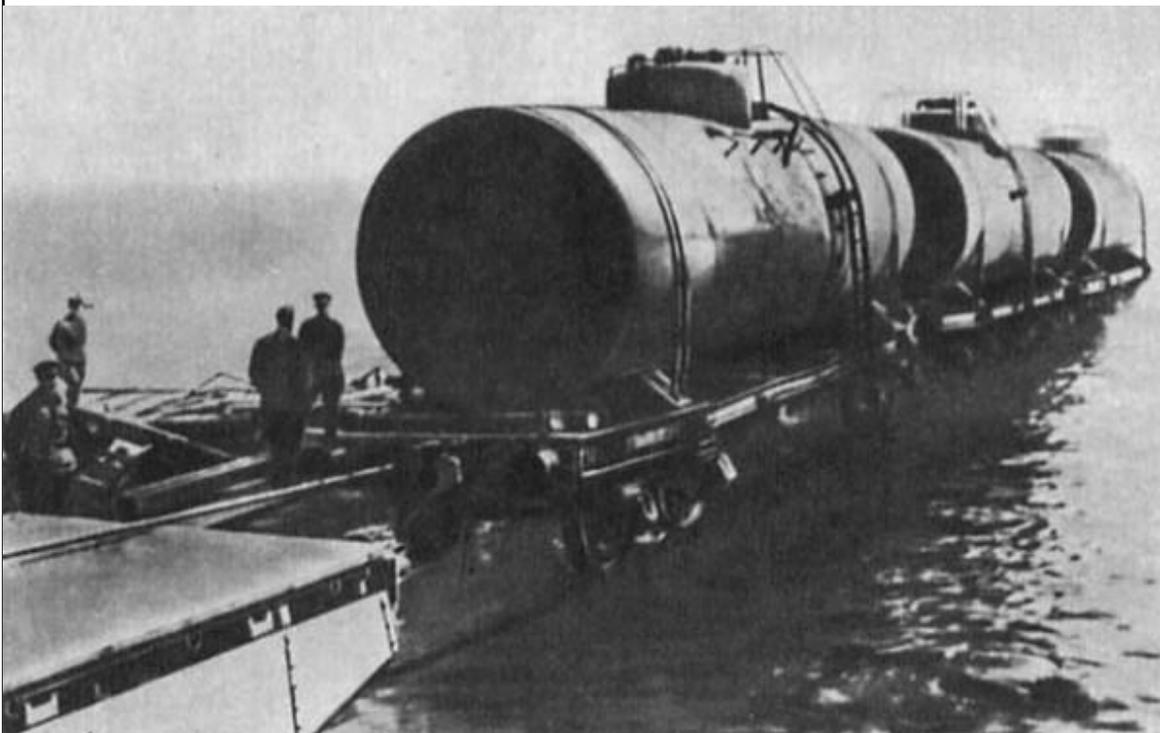
Небольшие старые запасы, благодаря которым Челябинский Кировский завод сдал военпредам 62 машины с дизельными моторами закончились. Тогда директором Исааком Зальцманом было принято рискованное решение - забрать карбюраторные двигатели, предназначенные для самолётов, которые случайно оказались в проходящем через Челябинск составе. Пришлось, как тогда выражались, «раскулачить» - использовать чужие двигатели, предназначавшиеся для самолётов, поскольку под эти моторы планеров всё равно ещё не было, а танки нужно срочно отправлять на фронт!

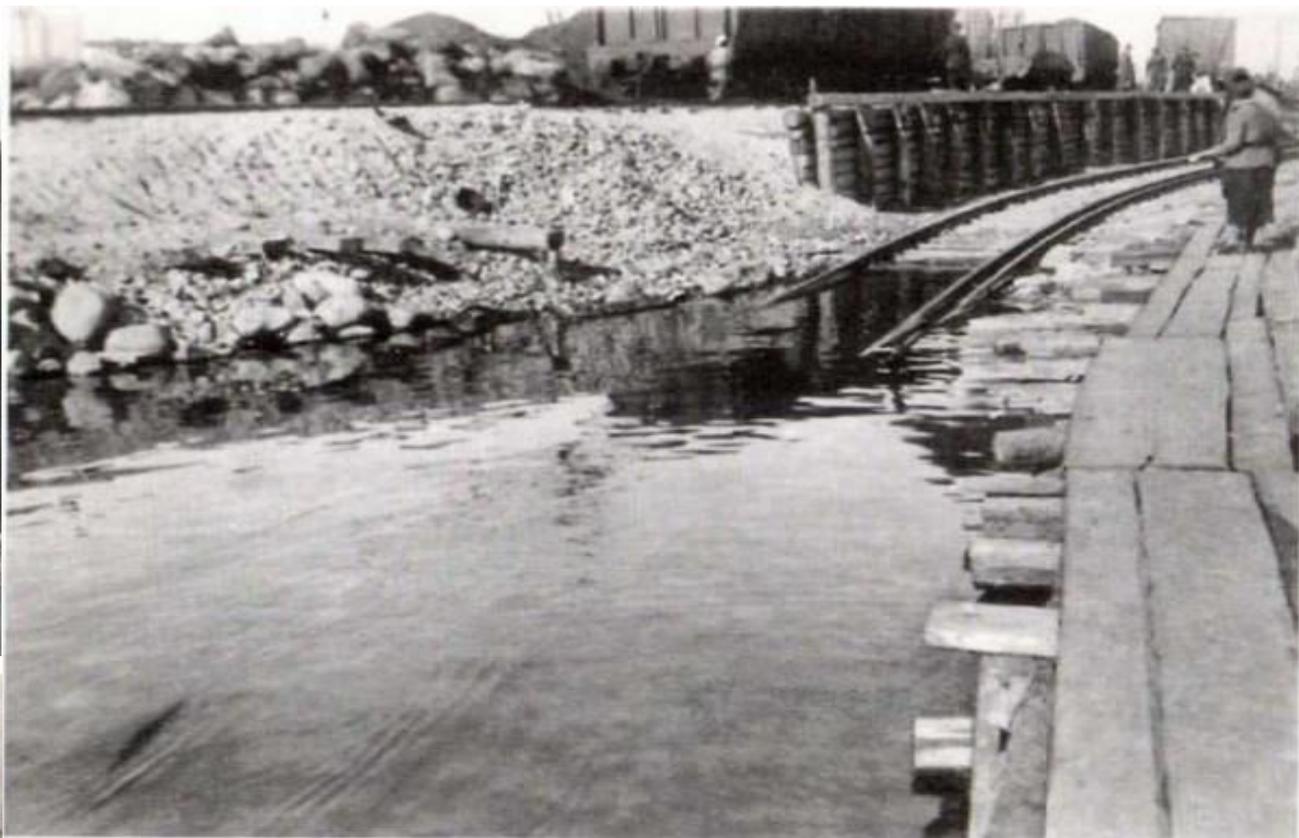
Однажды при очередных перебоях с поставками штатных моторов на танки установили двигатели уже отработавших свой срок самолётов.

Октябрь 1941 года. Враг всего в нескольких десятках километров от столицы СССР. Сталин накануне годовщины Октябрьской революции утвердил план проведения военного парада. В числе прочей техники по Красной площади должны пройти танки КВ-1 из Челябинска, которые нужно было сделать буквально к празднику 7 ноября.

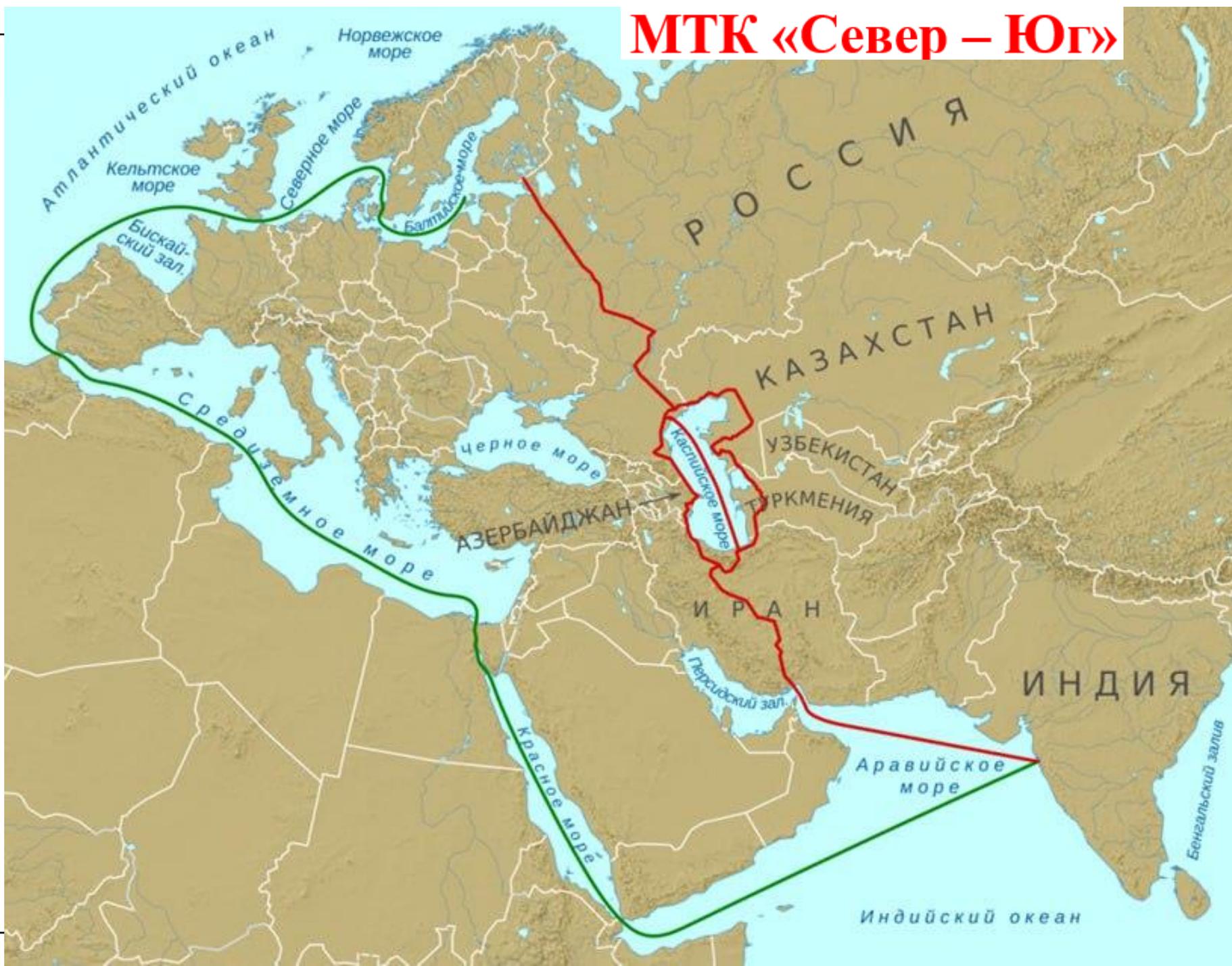
Но для танков необходимы стартеры, то есть детали, которые необходимы для того, чтобы завести машину. Но стартеры не успели поставить смежники. Но Зальцман всё равно приказывает грузить танки на платформы без стартеров. В свою очередь директор завода, на котором производятся стартеры, отправляет своих рабочих с готовой продукцией навстречу, и они встречаются в районе Куйбышева (сейчас это Самара), где стартеры перегружаются на платформы с танками и едут до Москвы для участия в военном параде! Советская бронетехника прошла по Красной площади и тут же отправилась на фронт. В тех боях 16 армия Рокоссовского на парадных КВ-1 отстояла столицу и окончательно сорвала немецкий Блицкриг!

В годы Великой отечественной войны имели место перевозки нефтегрузов в железнодорожных цистернах по 30-35 единиц по Каспийскому морю и по Ладожскому озеру, скреплённых канатами, благодаря тому, что удельная плотность нефтегрузов меньше удельной плотности морской и озёрной воды.





МТК «Север – Юг»

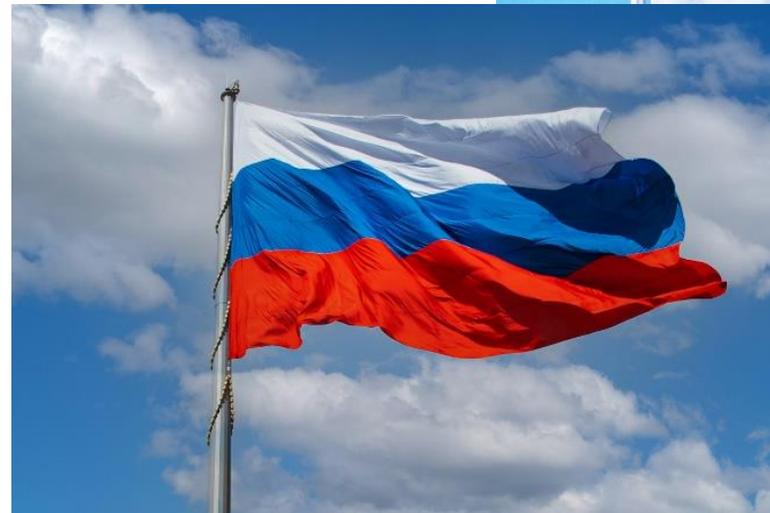
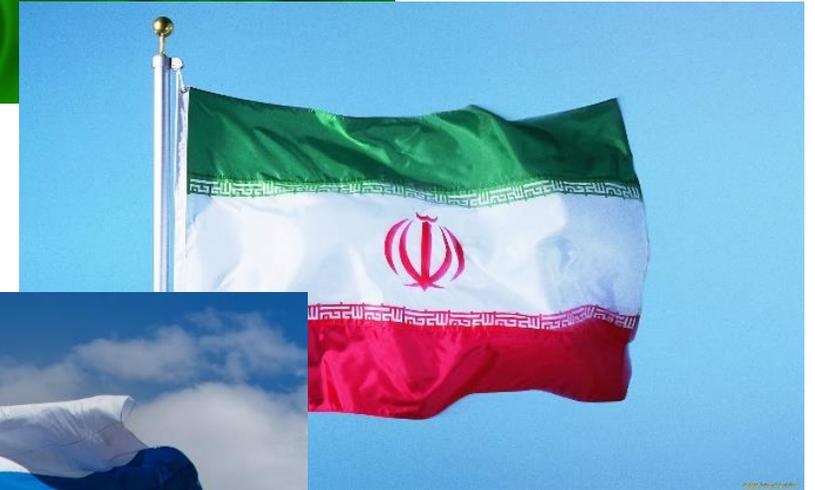


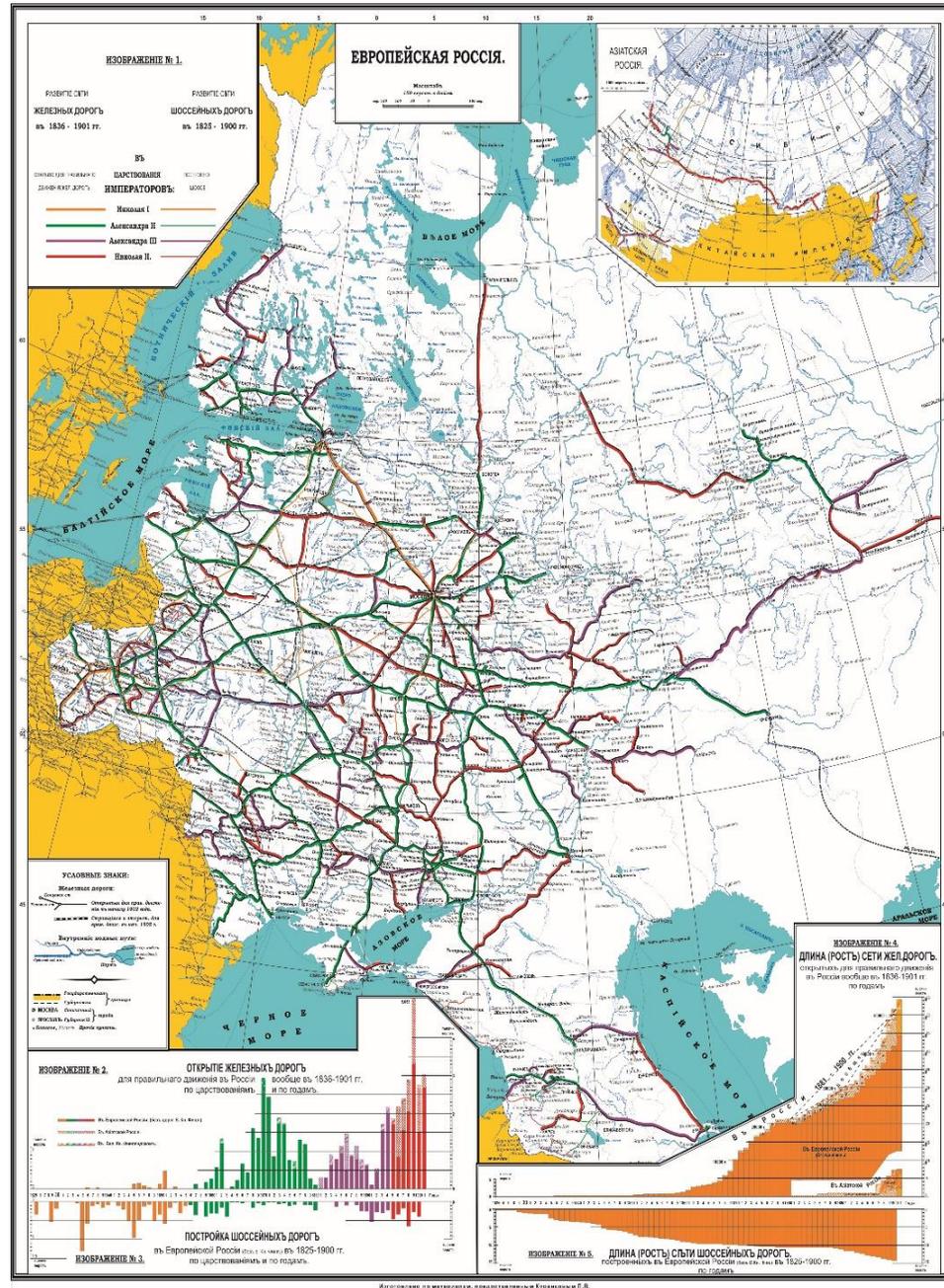
Предпосылками к созданию МТК «Север-Юг» выступили следующие факторы:

- укрепление сотрудничества и торгово-экономических отношений со странами центральной Азии;
- усиление торговли со странами персидского залива, западной Азии и Индией;
- дополнительный транспортный коридор для торговли с Китаем;
- стимул для развития деловой активности прилегающих к коридору регионов РФ – Центра, Поволжья, Прикаспия, а также с целью ускорения транзитных потоков.

Основателями Международного транспортного коридора «Север – Юг» являются:

- Республика Индия – дата ратификации соглашения: апрель 2001 г.;
- Исламская Республика Иран – октябрь 2001 г.;
- Российская Федерация – март 2002 г.



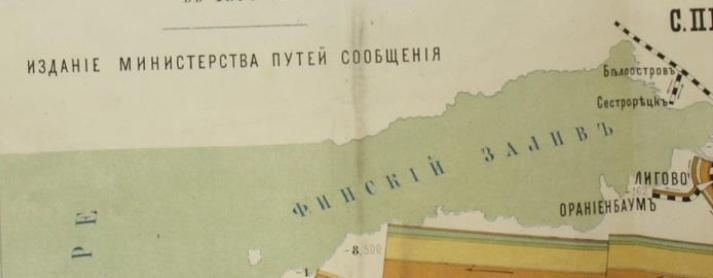


Карта грузоотоков 1876 год

На третьему выпуску Статистическаго сборника М-ва путей сообщения.

ГРАФИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ
ДВИЖЕНІЯ
ГЛАВНѢЙШИХЪ
ПРОИЗВЕДЕНІЙ ЗЕМЛЕДѢЛЬЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(ХЛѢБА, ЛЬНЯНАГО СѢМЕНИ, ЛНА И ПЕНЬКИ)
ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ
ВЪ 1876 Г.

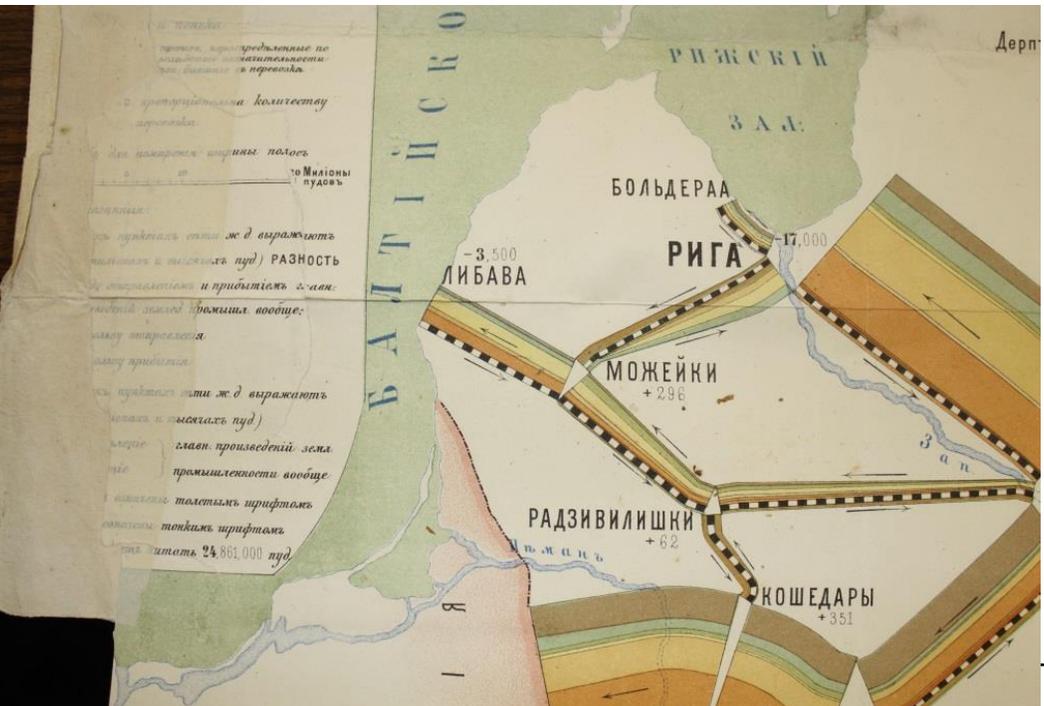
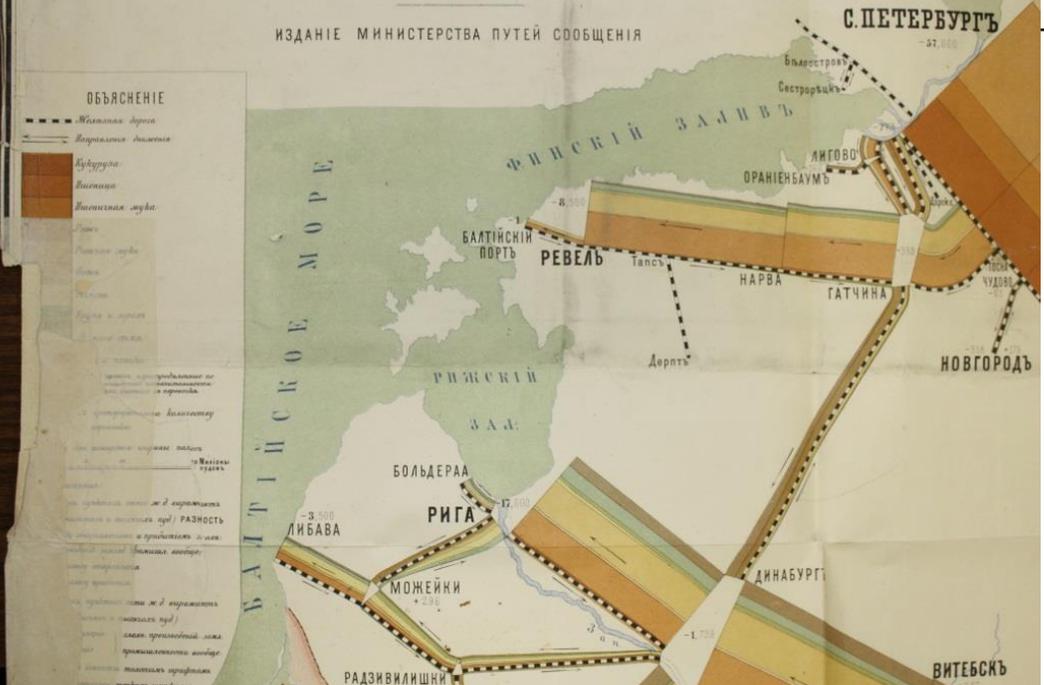
ОБЪЯСНЕНІЕ
----- Железныя дороги
----- Направленіе движенія
■ Буфурра
■ Высшая
■ Высшая мука



ИЗДАНИЕ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

С. ПЕТЕРБУРГЪ

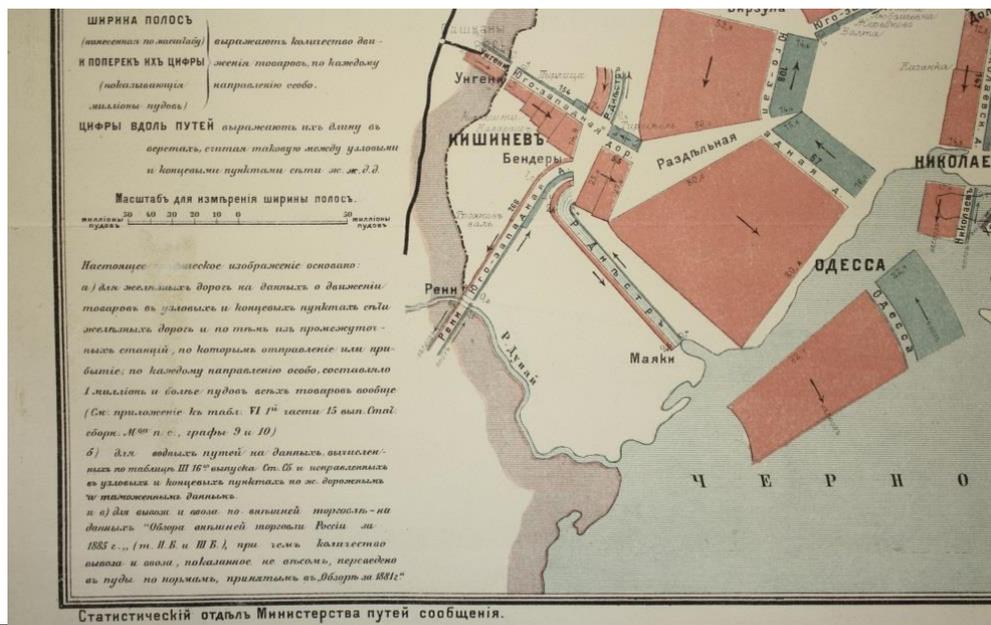
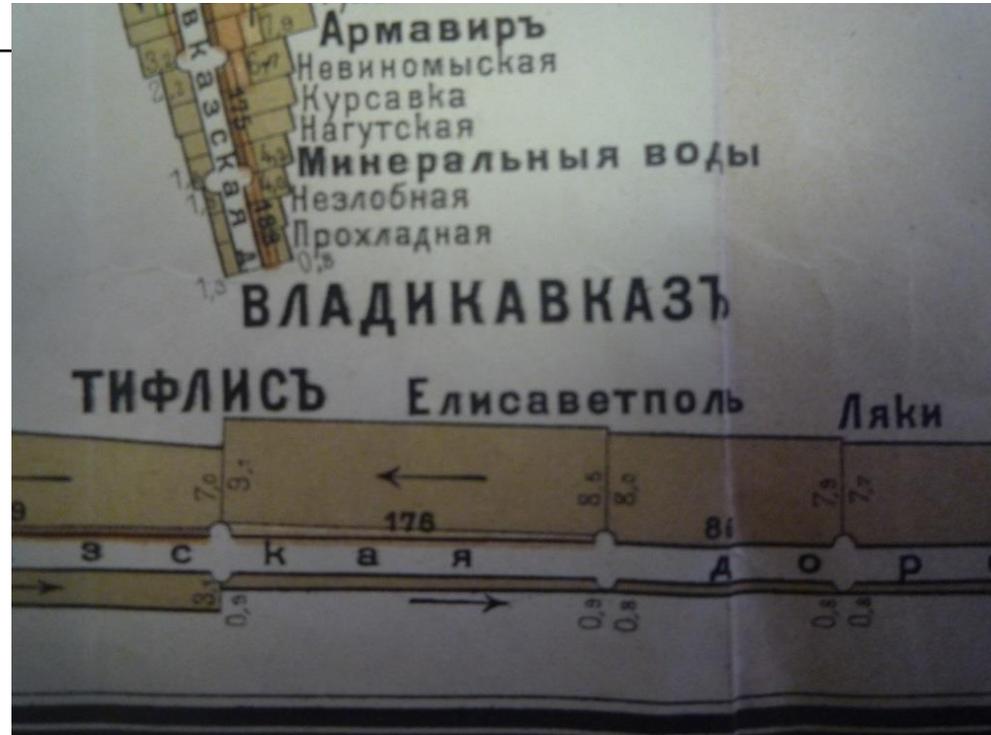
ОБЪЯСНЕНІЕ
----- Железныя дороги
----- Направленіе движенія
■ Буфурра
■ Высшая
■ Высшая мука



Карта грузопотоков 1885 год

ПРИМЪЧА

1.) Настоящее графическое изображение построено на основаніи цифровыхъ данныхъ о движеніи товаровъ по вѣтвямъ узловымъ и конечнымъ пунктамъ стѣи желѣзныхъ и вн. водныхъ путей сообщенія, а по желѣзнымъ дорогамъ, сверхъ того, по даннымъ междуузловыхъ станцій, въ которыхъ отправленіе или прибытіе, по каждому направленію оособо, составляло 1 миллионъ и болѣе пудовъ "всѣхъ товаровъ вообще" или 300 тысячъ и болѣе пудовъ пшеничнаго или ржаного хлѣба или остальныхъ хлѣбовъ или хлѣба вообще, и 600 тыс. пудовъ каменнаго угля или дровъ или лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.



Карты грузопотоков 1886 и 1888 гг

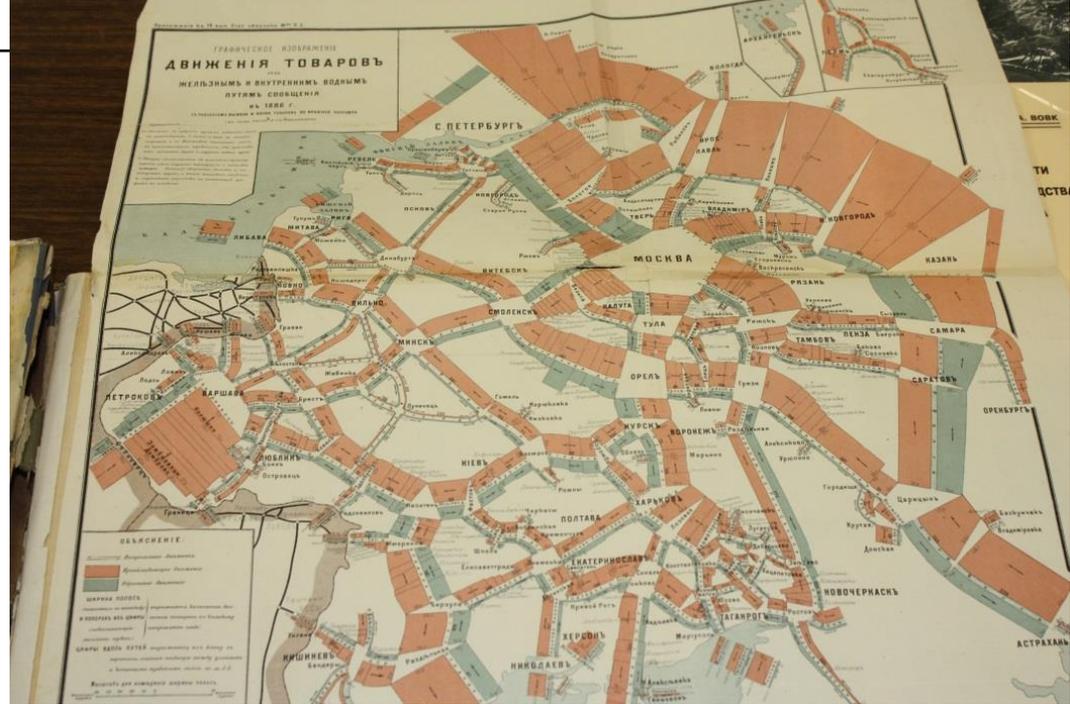
Приложение къ 19 вып. Стат. сборника М^{ва} П.С.

ГРАФИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ
ДВИЖЕНІЯ ТОВАРОВЪ
ПО
ЖЕЛЪЗНЫМЪ И ВНУТРЕННИМЪ ВОДНЫМЪ
ПУТЯМЪ СООБЩЕНІЯ
въ 1886 г.

СЪ УКАЗАНІЕМЪ ВЫВОЗА И ВВОЗА ТОВАРОВЪ ПО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛѢ
(въ томъ числѣ и съ Финляндіею)

Примѣчаніе

1) Движеніе по воднымъ путямъ показано лишь по главнѣйшимъ, а вывозъ и ввозъ по англиямъ.



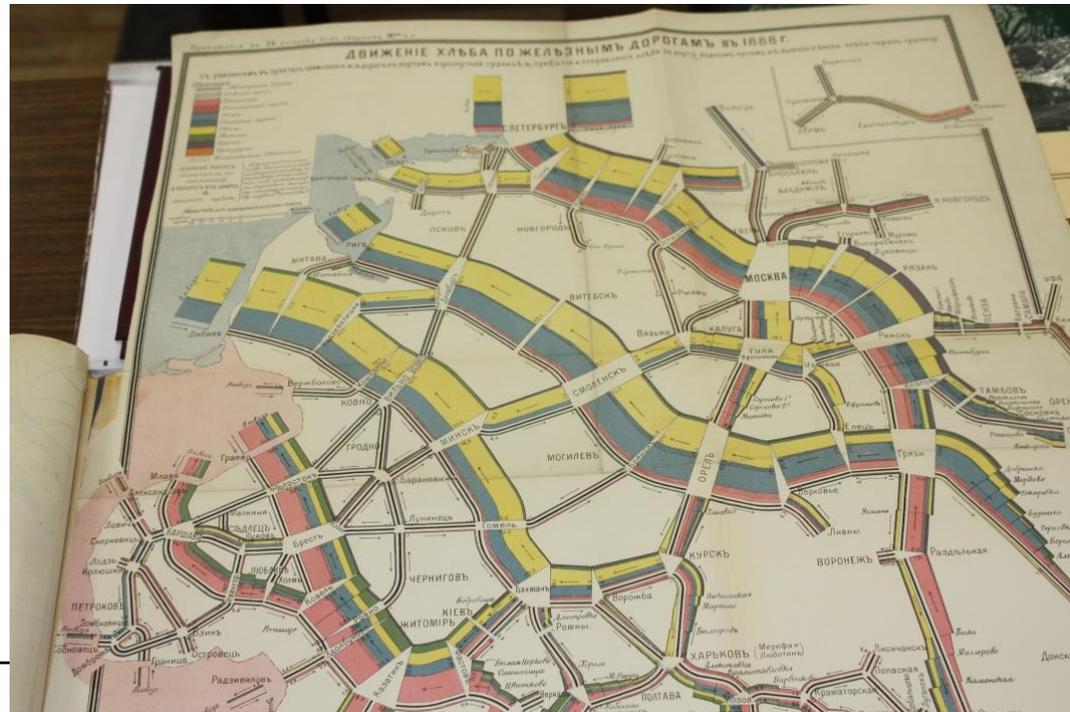
Приложение къ 24 выпуску Статистическаго сборника М^{ва} п.с.

ГРАФИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ
ДВИЖЕНІЯ ТОВАРОВЪ
ПО
ЖЕЛЪЗНЫМЪ И ВОДНЫМЪ
ПУТЯМЪ СООБЩЕНІЯ
въ 1888 г.

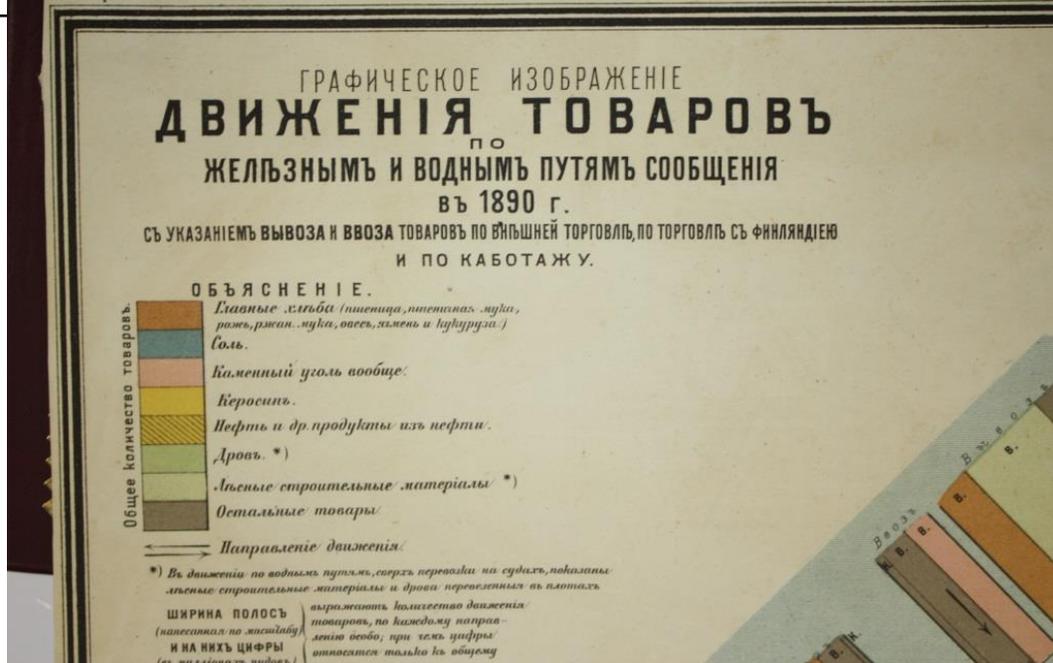
СЪ УКАЗАНІЕМЪ ВЫВОЗА И ВВОЗА ТОВАРОВЪ ПО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛѢ (и съ Финляндіею)
И ЧАСТІЮ ПО КАБОТАЖУ.

ОБЪЯСНЕНІЕ.

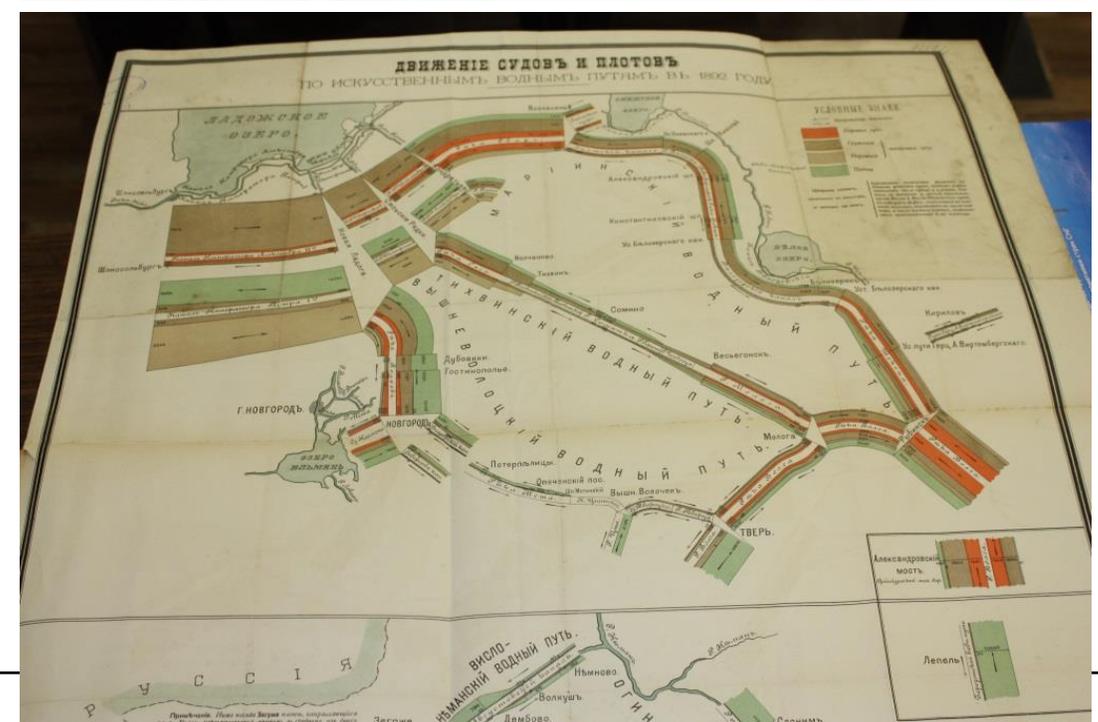
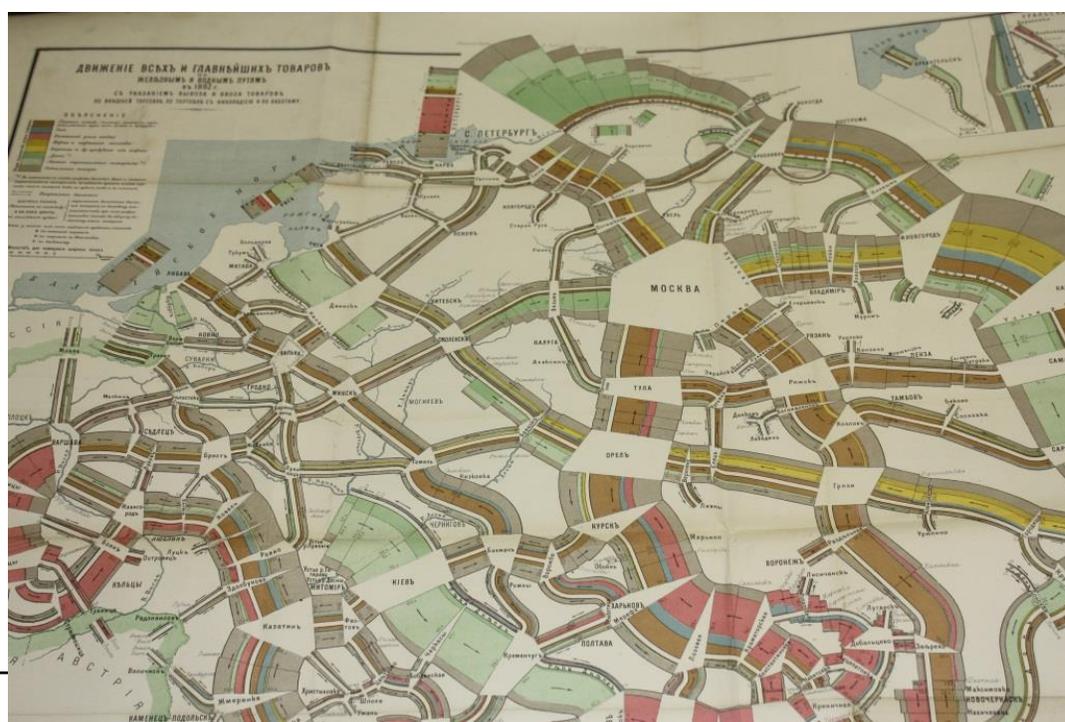
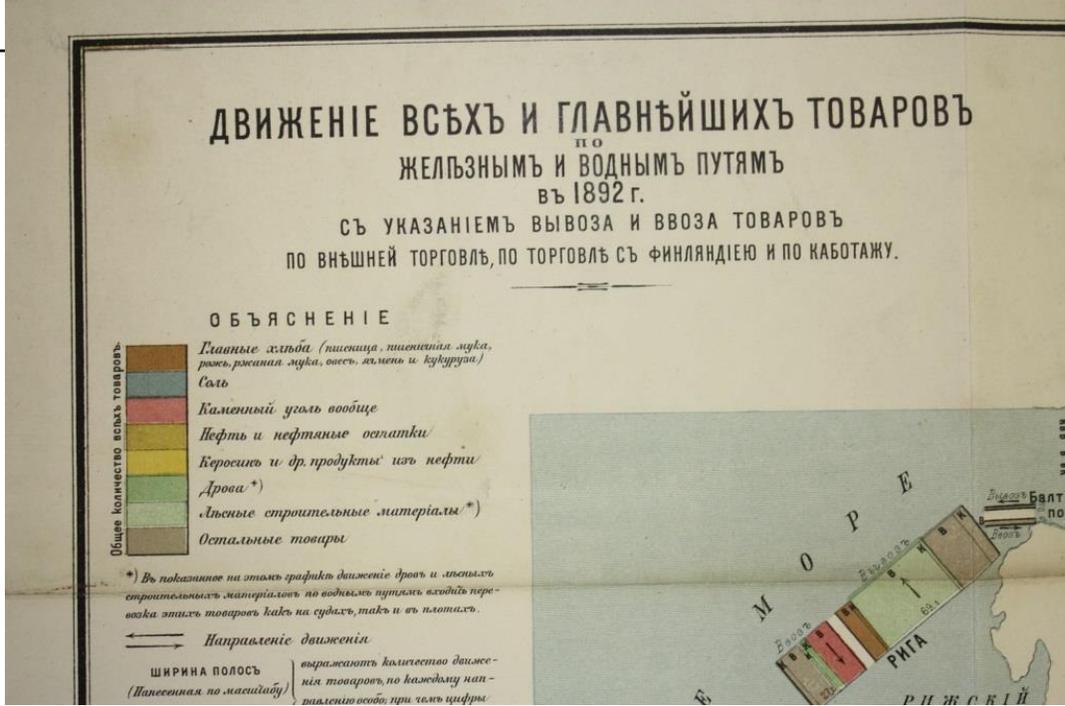
Хлѣбъ вообще (пшеница, пшеница, ячмень)



Карты грузопотоков 1890 и 1891 гг



Карта грузопотоков 1892 год



ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВЪ

по МАРИНСКОМУ, ТИХВИНСКОМУ и ВЫШНЕВОЛОЦКОМУ

ВОДНЫМЪ ПУТЯМЪ

и

РЫБИНСКОЙ и НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

въ 1894 г.

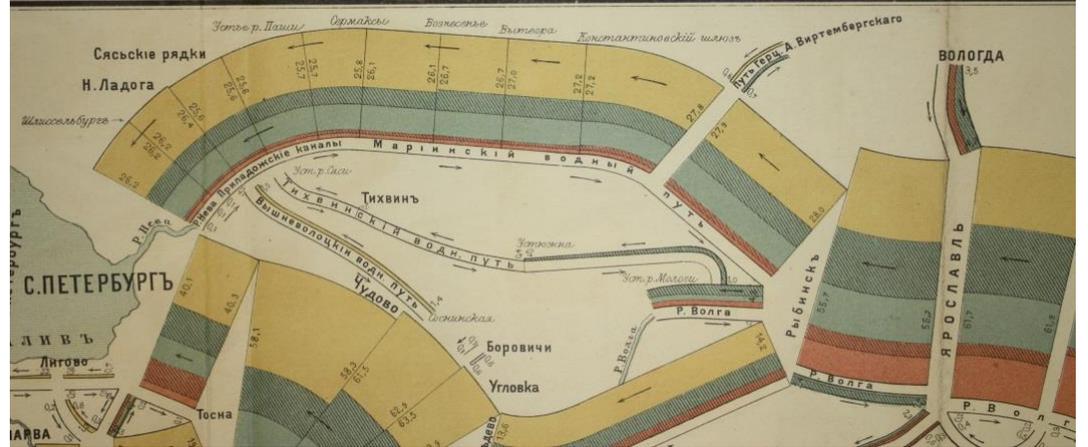
ВОДНЫЙ ПУТЬ

Цифры (въ миллионѣхъ пудовъ) выражаютъ количество движенія.

Хлѣбъ

ДВИЖЕНИЕ ХЛѢБА ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ И ВОДНЫМЪ ПУТЯМЪ ВЪ 1895 Г.

съ указаніемъ вывоза и ввоза хлѣба по вѣншей торговлѣ, по торговлѣ съ Финляндіею и по каботажу.

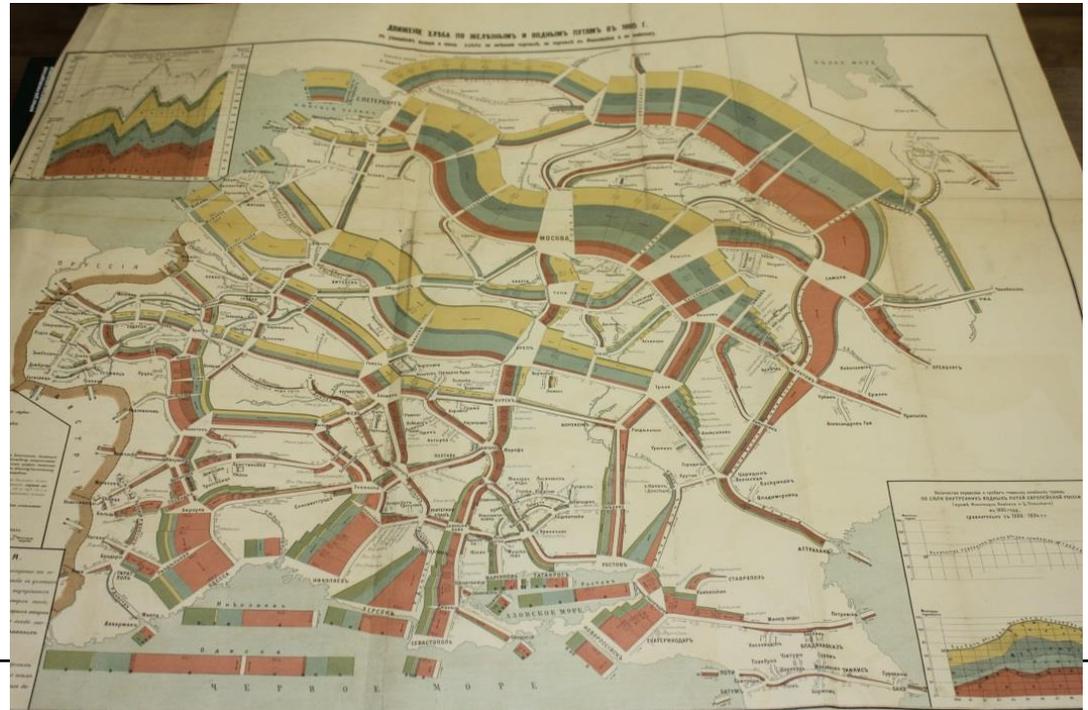


въ 1894 г.

Цифры (въ миллионѣхъ пудовъ) выражаютъ количество движенія.

- Хлѣбъ
- Соль
- Нефтяные продукты
- Каменный уголь
- Лѣсные строительныя материалы на судахъ и въ плоты
- Разные грузы

Масштабъ для измѣренія ширины и



Карта грузопотоков 1900 год

ВОСЬМАЯ ГРУППА ИЗОБРАЖЕНИЙ.

ИЗОБРАЖЕНИЕ № 46.

ДВИЖЕНИЕ ТОВАРОВЪ

ПО ЖЕЛЪЗНЫМЪ И ВНУТРЕННИМЪ ВОДНЫМЪ ПУТЯМЪ,
ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ МЕЖДУ-УЗЛОВЫМЪ УЧАСТКАМЪ,
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ,
ВЪ СВЯЗИ СЪ ВЫВОЗОМЪ И ВВОЗОМЪ
ЧЕРЕЗЪ ПОРТЫ И ПОГРАНИЧНЫЯ ТАМОЖНИ,
ПО ДАННЫМЪ 1900 Г.

ПРИМЪЧАНІЯ:

- 1) Настоящее графическое изображение построено на основании цифровыхъ данныхъ: о движеніи товаровъ въ узловыхъ и конечныхъ пунктахъ сѣти желѣзныхъ и водныхъ путей, а по желѣзнымъ дорогамъ, сверхъ того, по движенію междуузловыхъ станцій, изъ которыхъ отправки или прибавки, по каждому направлению, особе, составило 5 милліоновъ или болѣе пудовъ груза, товары, особе.
- 2) На настоящемъ графикѣ по желѣзнымъ дорогамъ показано движеніе товаровъ, перевезенныхъ въ поѣздахъ малой скорости, причѣмъ разныя грузы (животныхъ, почтовые предметы, военныя и служебная перевозка) суда не включены. По воднымъ путямъ показано все грузовое движеніе крокъ, топлива для своихъ судовъ.
- 3) Время выезда поездовъ по вновь открытымъ (въ 1900 г.) жел. дор. линиямъ оговорено при этихъ линияхъ.
- 4) Движеніе по жел. дорогамъ мѣстнаго значенія и по негражданинскимъ (т. е. похлѣбнымъ) линиямъ не показано.

MOUVEMENT DES MARCHANDISES

PAR CHEMINS DE FER ET VOIES NAVIGABLES
par sections entre les noeuds des chemins de fer
DE LA RUSSIE D'EUROPE
EN CONNEXION AVEC L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION
PAR LES PORTS ET LES DOUANES FRONTIÈRES
d'après les données de 1900.

REMARQUES:

- 1) Ce tableau graphique est dressé d'après les données du mouvement des marchandises: dans les points d'embranchement et fins du réseau des chemins de fer et des voies navigables et dans d'autres points des chemins de fer dont l'arrivée ou l'expédition dans chaque direction fait 5 millions ou plus de poudes du total des marchandises.
- 2) Ce tableau graphique comprend par les chemins de fer le mouvement des marchandises en trains de petite vitesse non compris les charges diverses (bétail, charges par pièces, charges militaires et de service); par les voies navigables—tout le mouvement non compris le combustible des bateaux à vapeur.
- 3) Le commencement du mouvement sur les chemins de fer nouvellement ouverts (en 1900) est annoté près de ces lignes.
- 4) Le mouvement des marchandises par les chemins de fer d'intérêt local n'est pas indiqué.



Карта грузопотоков 1905 год

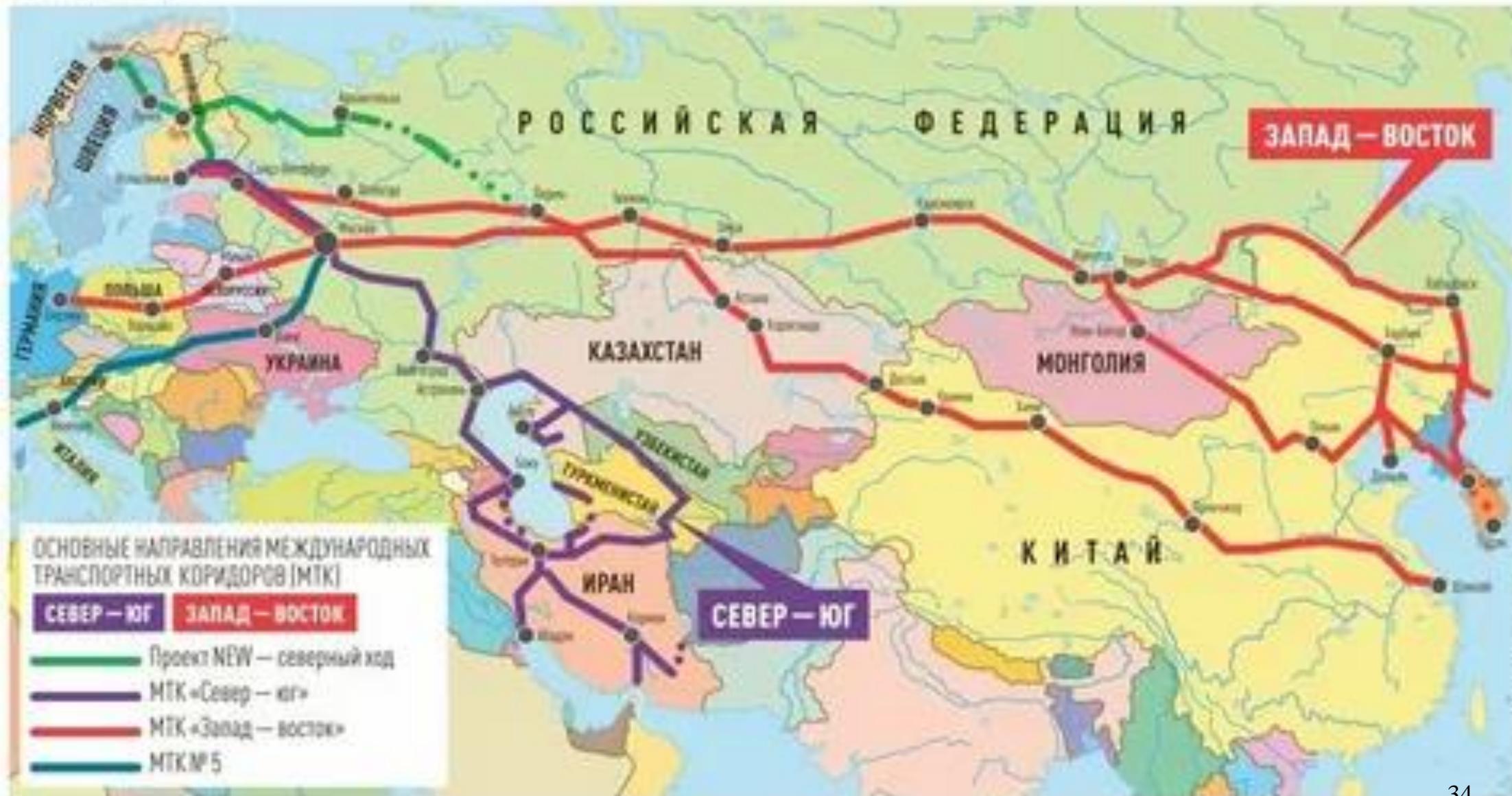


Карта грузопотоков 1912 год



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИИ И РОССИИ

Источник: Минтранс РФ



Транспортный перекресток России



ПФО – пересечение МТК «Север-Юг» и «Запад-Восток»

- Приволжский федеральный округ (ПФО) расположен на пересечении основных транспортных направлений и имеет высокий уровень экономического развития. Он обладает развитой транспортной инфраструктурой, включающей основные автомобильные дороги, аэропорты, железнодорожные линии и внутренние водные пути. ПФО занимает второе место в России по плотности железных дорог.
- В Приволжском федеральном округе расположены 20 аэропортов (в том числе 10 международных), 17 из которых входят в перечень национальной опорной аэродромной сети.
- Внутренние водные пути проходят по 11 субъектам Российской Федерации, входящим в Приволжский федеральный округ.
- В Приволжском федеральном округе есть несколько транспортных узлов, которые находятся на пересечении международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток» – это Самара, Казань, Нижний Новгород, Уфа, Ульяновск, Чебоксары и другие. Рассмотрим транспортную инфраструктуру некоторых из них.

- На территории Приволжского федерального округа представлены почти все виды транспорта, кроме морского. Важнейшим среди всех видов транспорта является железнодорожный.
- Железнодорожный транспорт выделяется своей универсальностью, большой грузоподъемностью, надежностью, высокой пропускной способностью, бесперебойной работой во все времена года, с низкой себестоимостью перевозок грузов и пассажиров.





Роль Транспортного Комплекса ПФО в создании и функционировании МТК «Запад-Восток»

1. Обеспечение географической связности: ПФО обеспечивает географическую связь между западными и восточными регионами России, что способствует эффективной транспортировке товаров и пассажиров.

2. Использование внутренних водных путей: Приволжская река и Волга позволяют транспортировать грузы на большие расстояния внутри страны, что снижает затраты и уменьшает нагрузку на другие виды транспорта.

3. Развитие железнодорожных и автомобильных маршрутов: ПФО разрабатывает и совершенствует железнодорожные и автомобильные маршруты, чтобы обеспечить эффективное движение грузов и пассажиров вдоль МТК "Запад-Восток".

4. Развитие транспортных инфраструктурных объектов: В ПФО внедряются новые технологии и модернизируются существующие инфраструктурные объекты, чтобы увеличить пропускную способность и безопасность транспорта в регионе.

Тримодалные логистические центры соединяют сети

↑
Железнодорожного
транспорта

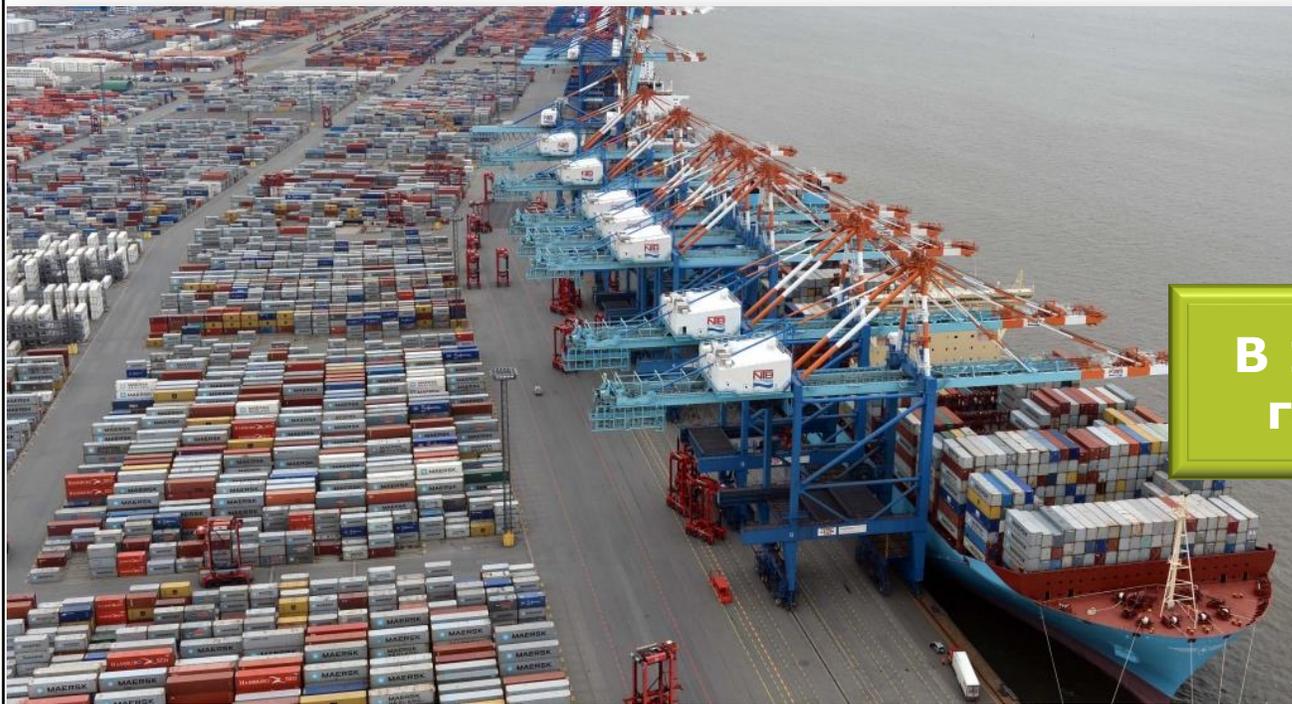
↑
Автомобильного
транспорта

↑
Внутреннего водного
транспорта



и обеспечивают оказание всех остальных сопутствующих услуг, связанных с внутри – и внешнеторговой деятельностью.

История создания тримодальных логистических центров



для развития интермодальных перевозок, в том числе и тримодальных терминалов

В 1933 году

создано Международное контейнерное Бюро

Незадолго до Первой Мировой войны для перевозок между Парижем и Лондоном в Кале и Дувре были созданы тримодальные терминалы

Положения стратегических документов по вопросу создания тримодальных логистических центров



Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года



Необходима разработка механизма государственной поддержки проектов создания и развития тримодальных терминалов с использованием механизма государственно-частного партнерства

«Создание тримодальных логистических центров является необходимым условием для оптимизации распределения грузопотоков между наземными видами транспорта и внутренним водным транспортом, развития смешанных перевозок, формирования новых логистических цепочек доставки грузов с участием речного транспорта»

тримодальные терминалы должны возрасти

запланировано создание тримодальных центров

Планы

с 1 - в 2018 году
до 2 - в 2020 году
до 6 - в 2024 году
до 9 - в 2030 году

- в Пермском крае (на базе порта г. Пермь)
- в республике Башкортостан (г. Уфа),
- в Самарской области (г. Сызрань),
- в Волгоградской области (г. Волгоград),
- Нижегородской области (г. Н. Новгород)
- Саратовской области (г. Саратов).

Тримодалный логистический комплекс компании ХК «Логопром» в городе Кстово



Кстово предоставляет клиентам полный комплекс логистических и стивидорных услуг:

- ➔ приём грузов с водного, железнодорожного и автомобильного транспорта;
- ➔ перевалку грузов с одного вида транспорта на другой;
- ➔ предоставление открытых площадей для хранения груза;
- ➔ накопление грузов до размеров судовых партий;
- ➔ транспортно-экспедиторское обслуживание;
- ➔ оформление всего комплекса грузовых документов по приему и отправке судов.

Международный опыт создания тримодальных центров

тримодальный терминал для перевалки тяжеловесных грузов в Везеле, в порту Рейн-Липпе (входит в Deltaport Group)

помещение общей площадью 45 тыс. кв. м для временного хранения тяжеловесных грузов.

Для погрузки/разгрузки грузов будут задействованы четыре крана грузоподъемностью 25 тонн и два специальных крана мощностью до 200 тонн. На терминале компания сможет загружать и разгружать три речных судна одновременно.

тримодальный контейнерный терминал в Венгрии (строительство осуществляет Metrans Германия)

общая площадь 165 000 кв. м. и годовая производительность 250 тыс. стандартных контейнеров (TEU). Предусмотрено строительство восьми железнодорожных путей, из которых шесть будут полезной длиной 650 м. Планируется ежемесячно обрабатывать 250 контейнерных поездов.

тримодальная логистика в портах Дайсбурга и Вильгельмсхафен (Германия)

в 2017 году заключено соглашение между портами о дальнейшем партнерстве с целью развития тримодальной логистики и транспортных связей с тыловой частью страны. В порту Дуйсбург с начала 2017 г. уже переработано более 4 млн стандартных контейнеров (TEU).

тримодальный контейнерный терминал в порту на р. Рейн в г. Вайле (строительство осуществляют Swissterminal AG и судоходные компании Ultra-Brag и Danser Switzerland (Швейцария))

в 2015 году начали строительство нового тримодального контейнерного терминала с годовой производительностью 100 тыс. стандартных контейнеров (TEU)

Крупнейшие агломерации на территории Российской Федерации

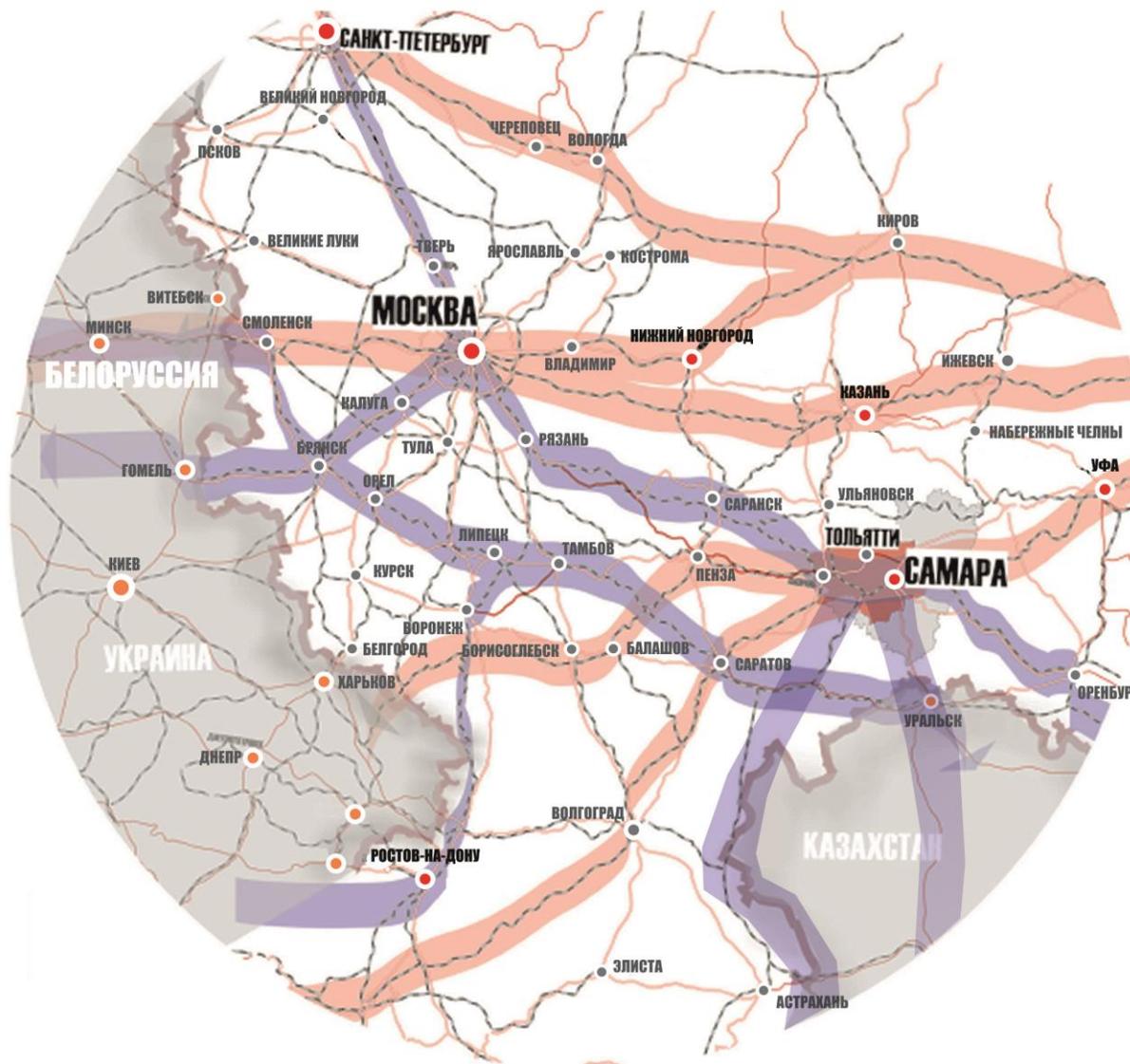
Условные обозначения:
③ - сложившиеся агломерации на территории РФ
(в круге - место в рейтинге по численности населения и развитости)



РЕЙТИНГ АГЛОМЕРАЦИЙ РФ ПО ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ И РАЗВИТОСТИ

Москва	Санкт-Петербург	Самара	Екатеринбург	Ростов-на-Дону	Нижний Новгород	Новосибирск	Казань	Челябинск	Волгоград
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
20 000 тыс. чел.	6 930 тыс. чел.	3 290 тыс. чел.	2 600 тыс. чел.	1 760 тыс. чел.	2 081 тыс. чел.	2 050 тыс. чел.	1 550 тыс. чел.	1 564 тыс. чел.	1 412 тыс. чел.

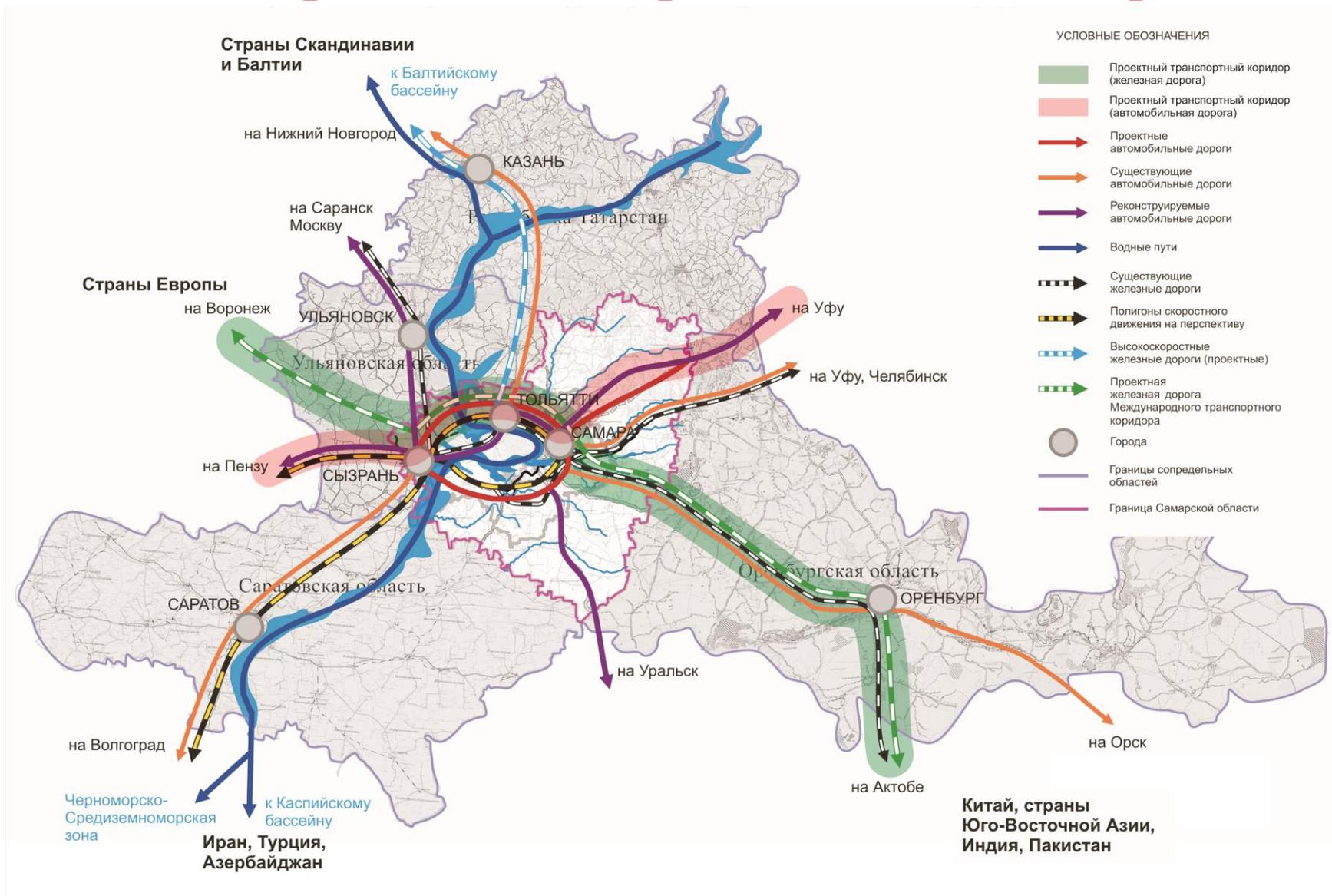
САМАРСКО-ТОЛЬЯТТИНСКАЯ
АГЛОМЕРАЦИЯ В СИСТЕМЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
2010 г.



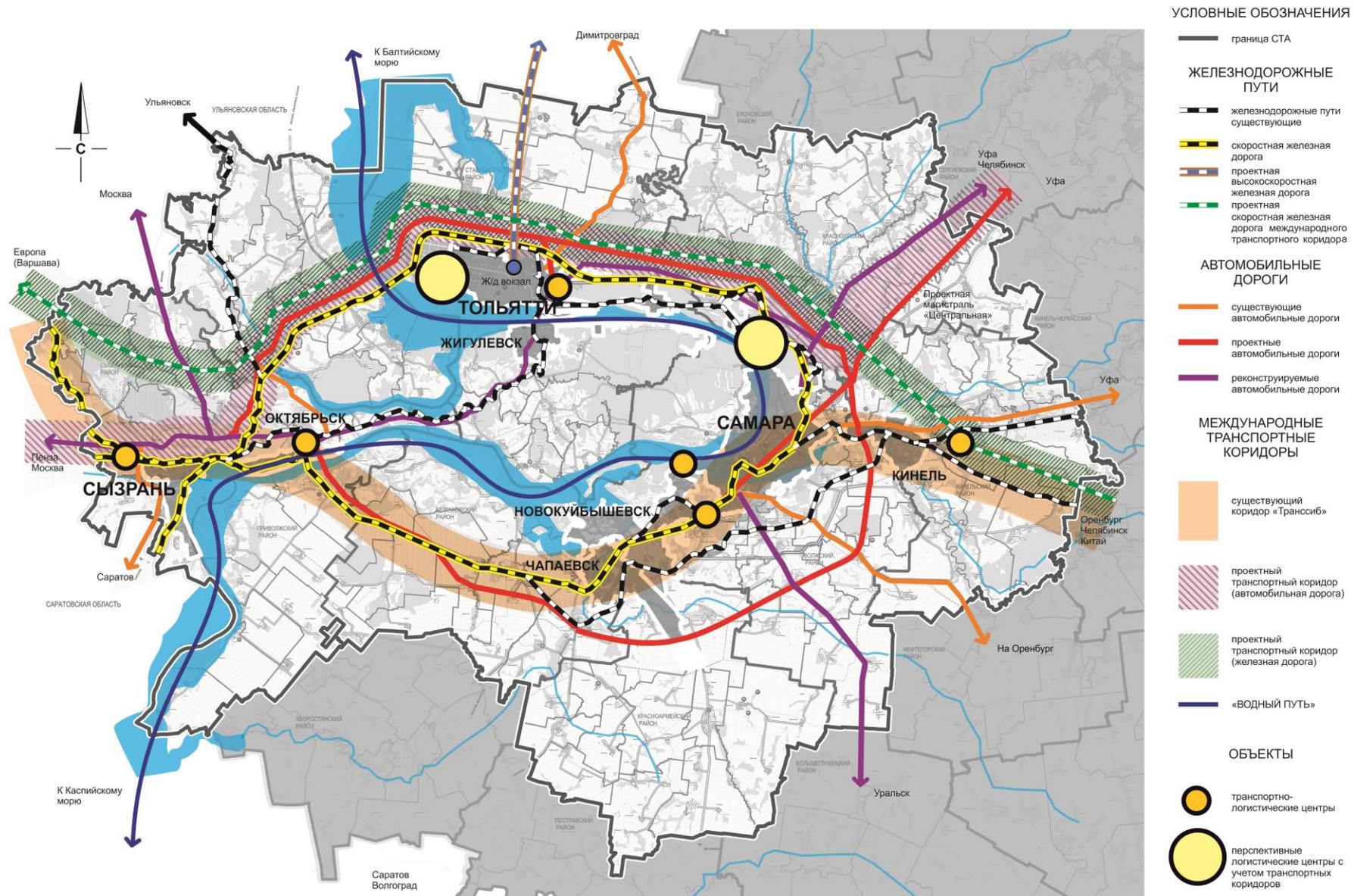
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР
ТРАНССИБ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР
СЕВЕР - ЮГ

Схема перспективного развития Самарской области и сопредельных областей



Карта развития инфраструктуры Самаро-Тольяттинской агломерации



Наши разработки: диссертация Давыдова С.В.

На правах рукописи

Давыдов Сергей Васильевич

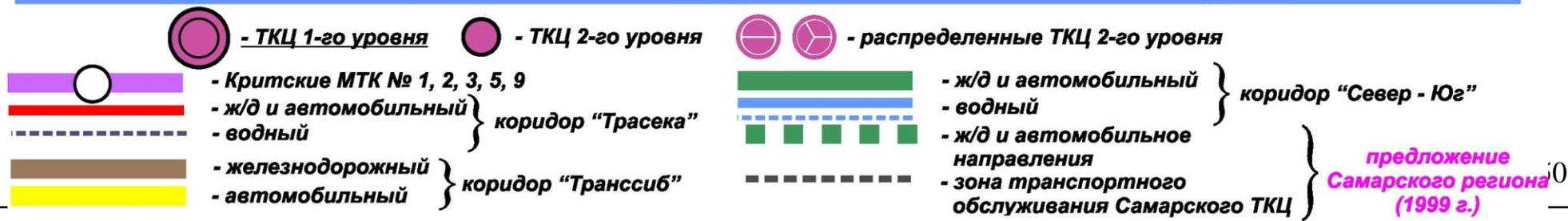
**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
САМАРСКОГО УЗЛА В СИСТЕМЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Специальность 08.00.05 «Экономика и управление
народным хозяйством (транспорт)»

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
д.э.н., профессор П.В. Куренков

Самара 2005





В годы войны узбек с женой усыновили
15 детей разных национальностей



раскинув руки и словно обнимая
все многочисленное семейство



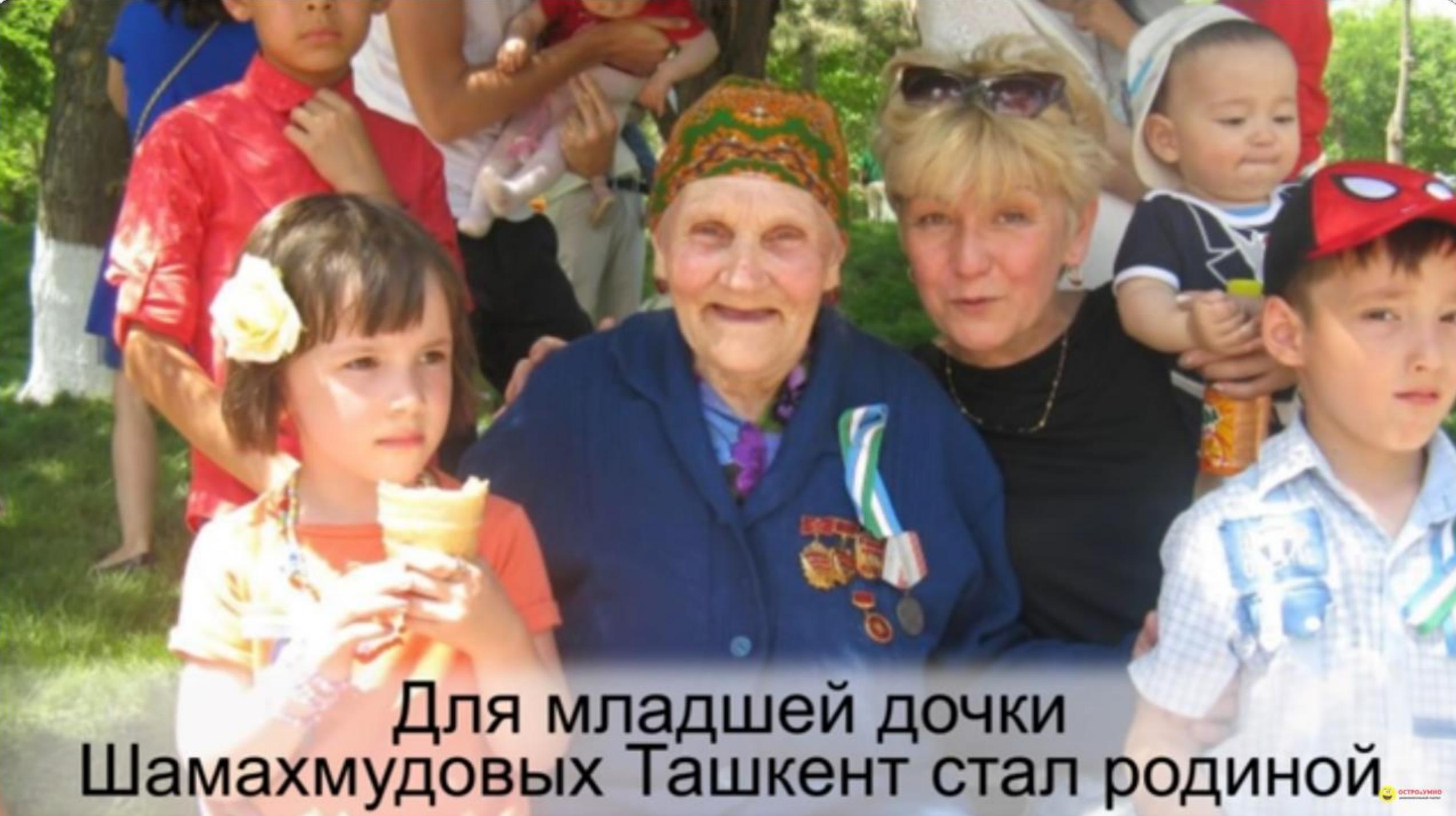
У четы Шамахмудовых не
было своих детей



Супруги
Шамахмудовы



Шамахмудовы жили небогато,
но дружно



Для младшей дочери
Шамахмудовых Ташкент стал родиной



еще больше
хотим на...

четыре
т.к. как...



<https://yandex.ru/video/preview/13470707361690790915>

В годы военного лихолетья ярко проявился гуманизм узбекского народа, его высокие духовно-нравственные устои, милосердие и сострадание, явившиеся важной предпосылкой победы над фашизмом.

Ташкент, 1944 год. Вот они, те самые 14 детей и Шаахмед Шамахмудов кузнец ташкентской артели имени М.И.Калинина с женой Бахри-опой Акрамовой.











<https://yandex.ru/video/preview/13470707361690790915>

