

УДК 332

# УПРАВЛЕНИЕ ТРАНЗИТНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ РЕГИОНА В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА НА ПРИНЦИПАХ ЗЕЛЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

МАРТЫНОВ БОРИС ВИКТОРОВИЧ

к.ф.н., доцент  
ЧОУ ВО «Южный университет (ИУБиП)»

ЮРОВА ЕВГЕНИЯ СЕРГЕЕВНА

студент  
ЧОУ ВО «Южный университет (ИУБиП)»

**Аннотация:** В статье рассмотрены особенности управления транзитными потоками региональной экономической системы на принципах «зелёной логистики». Проведён анализ состояния транспортной системы Ростовской области в структуре международного транспортного коридора, на основе которого сделан вывод о целесообразности внедрения принципов зелёной логистики в региональную транспортную систему.

**Ключевые слова:** зелёная логистика, транзитный потенциал, транспортный коридор, региональная транспортная система.

## MANAGEMENT OF THE TRANSIT POTENTIAL OF THE REGION IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR SYSTEM VIA GREEN LOGISTICS PRINCIPLES

Martynov Boris Victorovich,  
Yourova Eugenia Sergeevna

**Abstract.** The article deals with the management features of transit flows of the regional economic system on the principles of "green logistics". The analysis of the transport system of the Rostov region in the structure of the international transport corridor has been made, on the basis of which it was concluded that it is expedient to introduce the principles of green logistics into the regional transport system.

**Keywords:** Green logistics, transit potential, transport corridor, regional transport system.

Прежде всего следует обозначить, что представляет собой зелёная логистика. В общем понимании это все способы воздействия, пути измерения и минимизации влияния логистической инфраструктуры на экологию. Данная теория возникла в 80-х годах XX века, она предполагает использование передовых инновационных технологий, которые способствуют развитию логистической деятельности, но при этом сохраняют баланс между экономической и экологической эффективностью. Миссия зелёной логистики заключается в заботе об окружающей среде [1].

Скептики сводят эффект от применения данной теории к минимуму, наблюдая в нём исключительно охрану окружающей среды. Это в корне неверное заключение.

В развитых странах применение зелёной логистики уже дало свои плоды. Как показывает опыт, научная теория, использующая особый план управления материальными потоками, даёт возможность добиться снижения стоимости перевозок, а также уменьшить влияние вредных веществ на экологию [2]. Только две эти составляющие позволяют зелёной логистике быть достаточно конкурентоспособной, ведь она помогает сэкономить деньги государственных бюджетов, направленные на дополнительные меры по оздоровлению окружающей среды, кроме того данную теорию поддерживает население страны, ведь с её помощью повышается качество жизни общества [3].

Таким образом, можно сделать вывод, что концепция зелёной логистики является основополагающей для организаций, которые хотят быть конкурентоспособными на международной арене в нынешних условиях.

Так как в Российской Федерации логистика как научное направление получила своё развитие не так давно, соответственно, современной теории зелёной логистики не уделялось должного внимания [4].

Почему Ростовской области необходимо применение концепции зелёной логистики?

Наш регион можно отнести к наиболее развитым в плане транспортной инфраструктуры всего Южного Федерального округа и в целом России.

Все пути сообщения, проходящие по территории области, являются подходами к центру ЮФО — г. Ростову-на-Дону. Сложившийся транспортный комплекс области выполняет функцию международного, федерального, регионального и областного уровней.

Транспортный комплекс Ростовской области представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным (морским и речным), воздушным и трубопроводным.

Развитие транспорта области обусловлено уникальным геополитическим положением связывающего места между странами Европы и Азии, приграничным положением на юго-западе России.

Все это предопределило конфигурацию современной транспортной сети и значительное ее развитие.

Транспортная инфраструктура области составляет части ведущих евроазиатских международных транспортных коридоров: «Север — Юг», проходящего по маршруту Санкт-Петербург — Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск и «Транссиб», проходящего по маршруту Саратов — Волгоград — Каменск-Шахтинский — Ростов-на-Дону — Новороссийск, официально установленных на второй Обще-европейской конференции по транспорту (о.Крит) — № 1,2,9 и евроазиатский коридор — «Север — Юг», установленный на второй международной европейской конференции по транспорту (г.Санкт-Петербург, 2000г.).

Ростовская область по численности проживающего населения, масштабу промышленного и сельскохозяйственного производства, научно-образовательному потенциалу является одним из лидирующих регионов в составе Южного федерального округа и Российской Федерации.

Выгодное территориальное и геополитическое положение Ростовской области на Юге России, благоприятные природно-климатические условия способствуют ее стабильному и динамичному развитию.

По объему и номенклатуре производства сельскохозяйственной продукции область является одним из лидеров, а по уровню промышленного развития входит в число 20 передовых субъектов Российской Федерации.

Численность населения Ростовской области на 1 января 2010 г. составила 4 229,5 тыс. человек или 30,8 процента от общей численности населения Южного федерального округа (далее — ЮФО). Плотность населения — 41,9 человека на 1 кв. км — позволяет охарактеризовать область как густонаселенную.

В состав Ростовской области входят 463 муниципальных образования, состоящих из 12 городских округов, 43 муниципальных районов, 18 городских поселений, 390 сельских поселений.

Административный центр Ростовской области – г. Ростов-на-Дону с населением свыше 1 млн. человек – крупный промышленный, культурный и научный центр, важный транспортный узел, является столицей Южного федерального округа [6].

Фактором, благоприятствующим социально-экономическому развитию области, является позиционирование г. Ростова-на-Дону в качестве «ядра» Ростовской агломерации с демографическим потенциалом до 2 млн. человек, формирующего крупнейший на юге страны локальный потребительский рынок, который концентрирует значительную часть научно-образовательного, индустриального и финансово-инвестиционного потенциала региона.

По объему валового продукта Ростовская область уверенно занимает второе место в ЮФО (после Краснодарского края), обеспечивая более 28 процентов валового регионального продукта округа.

Железнодорожный транспорт играет ведущую роль в обеспечении международных и межрегиональных связей и создании условий комплексного развития системы грузовых и пассажирских перевозок в Ростовской области. Густота железнодорожной сети в области составляет 182 км на 1000 кв. км и превышает в 3,6 раза значение этого показателя по России. Около трети объема перевозок грузов и пассажиров, осуществляемых на территории Южного федерального округа, приходится на Ростовскую область.

Согласно стратегии инвестиционного развития Ростовской области до 2030 года, по ключевому параметру «инфраструктура и ресурсы» к сильным сторонам Ростовской области относятся: – статус крупного транспортного узла (включенность в систему международных транспортных коридоров; наличие международного аэропорта, международного морского порта, крупных ж/д узлов, федеральной магистральной автодороги М4 «Дон»); – высокий уровень развития дорожного и путевого хозяйства (выше среднероссийского), что позволяет увязать в единую транспортно-логистическую систему полюсы роста Ростовской области (Рис.1):

В связи с вышесказанным можно сделать выводы, что Ростовская область идет по пути увеличения использования более экологичных видов транспорта, таких как железные дороги. Так же наличие крупных транспортных узлов обеспечивает вложения заинтересованных корпораций по увеличению парка электро- и тепловозов использующих более экономичные двигатели.

Если говорить о внедрении зеленых технологий в целом по Ростовской области, то можно выделить следующие перспективные направления деятельности:

- инвестирование в развитие и строительство новых логистических и мультимодальных центров, позволяющих повысить эффективность логистических предприятий и грузовых перевозок в целом по стране;
- внедрение специализированных технологий на складе с целью рациональной организации складского помещения и, как следствие, сокращения складских территорий и энергопотребления;
- развитие транспортной системы, транспортных развязок, строительство новых дорог;
- сокращение доли автомобильных перевозок, замещение их морскими и водными (наиболее экологичный транспорт, и позволяет перевозить большее количество груза, тем самым сокращая количество перевозок и вредное влияние);
- осведомление потребителей об экологической направленности деятельности компании путем маркировки упаковки специальными знаками;
- развитие и стимулирование переработки отходов, снижение тарифов на утилизацию (многие предприниматели не довозят отходы до зон переработки и оставляют их у ворот утилизационных предприятий из-за высоких расценок сдачи отходов) [8].

Результатом применения экологической логистики и «зеленых» принципов построения цепей поставок могут быть такие результаты, как:

1. Рациональное использование всех ресурсов предприятия: использование оборотной тары и ее вторичная переработка, снижение энергозатрат за счет теплоизоляции складов и применения солнечных батарей, отказ от бумажного документооборота, планирование оптимальных маршрутов;
2. Повышение уровня экологической безопасности, снижение уровня наносимого урона окружающей среде за счет применения всех вышеперечисленных методов и технологий зеленой логистики;

3. Повышение мотивации предпринимателей с помощью нормативных актов;
4. Экологическое обучение персонала (уже применяется во многих компаниях, ориентированных на развитие зеленых технологий);
5. Повышение осведомленности и мотивации потребителей.

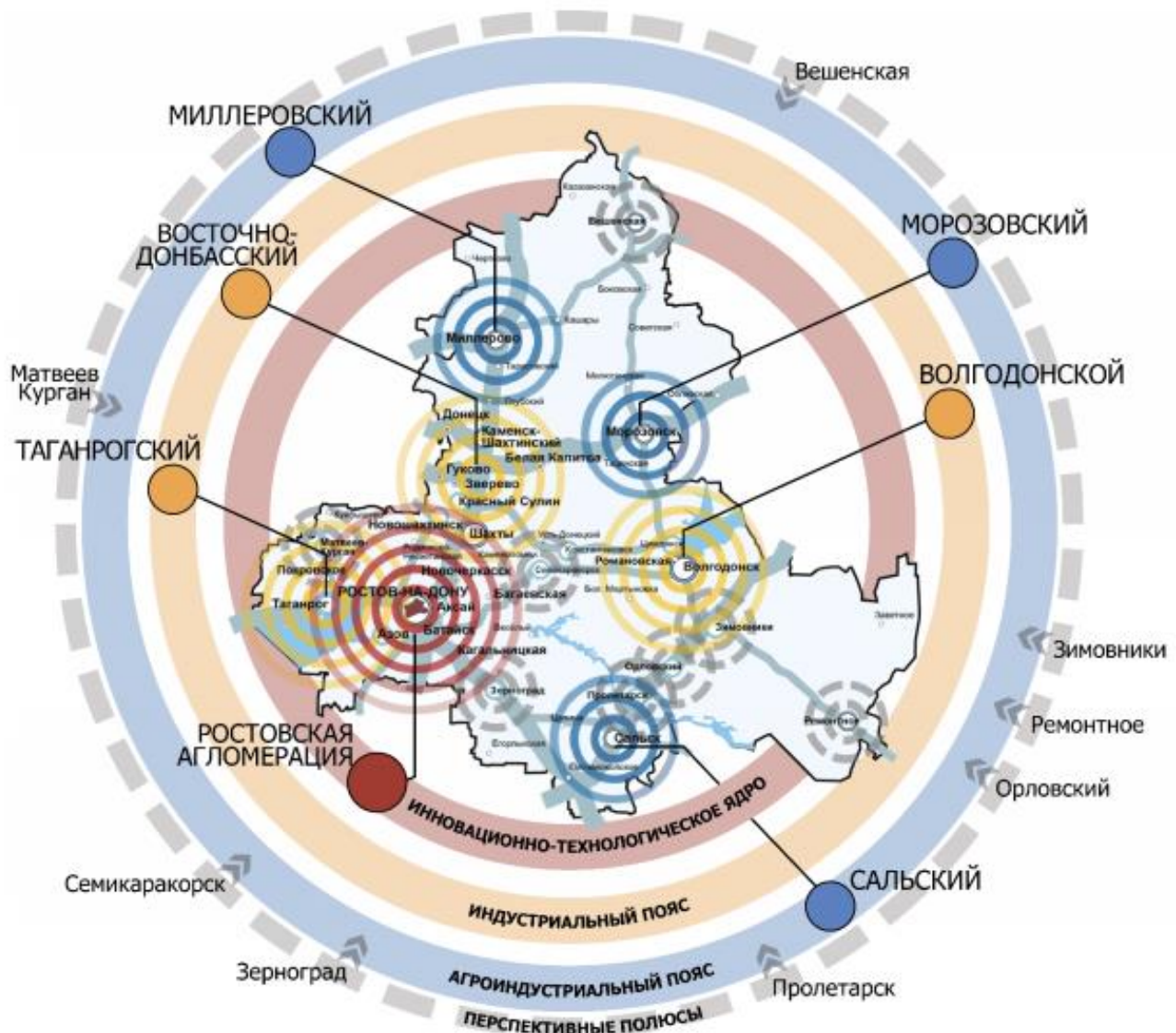


Рис.1. Система полюсов роста Ростовской области [7]

#### Вывод

Анализ лучшего отечественного и зарубежного опыта показывает, что в нашем регионе, как и во всем мире, наблюдается устойчивая тенденция повышения интереса к применению и развитию «зеленых» технологий. Это подтверждает, что «зеленая логистика» как научное направление актуальна в современном мире. Она имеет как экологический благоприятный эффект, так и экономический, и социальный. Это обуславливает необходимость подробного изучения и дальнейшего развития теоретических и практических положений управления цепями поставок на основе принципов «зеленой» логистики.

## Список литературы

1. Омельченко И. Н., Александров А. А., Бром А. Е. Белова О. В. Основные направления развития логистики XXI века: ресурсосбережение, энергетика и экология. –М.: 2013. URL: <http://hmbul.ru/articles/118/118.pdf> (Дата обращения: 20.05.2017)
2. Рыкалин А. Логистическое обеспечение и сопровождение реализации экологических ресурсосберегающих проектов // Логистика. - 2015.С. 46-50. URL: <http://absopac.rea.ru/opacunicode/index.php?url=/notices/index/IdNotice:311293/Source:default> (Дата обращения: 20.05.2017)
3. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Учебное пособие. / Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. 121 с. URL: <http://www.aup.ru/books/m95/> (Дата обращения: 23.05.2017)
4. Журавская М.А. «Зеленая» логистика – стратегия успеха в развитии современного транспорта// Вестник Уральского государственного университета путей сообщения : научно-технический журнал. - 2015. N 1.С. 38-48 URL: [http://biblioserver.usurt.ru/cgi-bin/irbis64r\\_13/cgiirbis\\_64.exe](http://biblioserver.usurt.ru/cgi-bin/irbis64r_13/cgiirbis_64.exe) (Дата обращения: 23.05.2017)
5. Агентство инвестиционного развития Ростовской области (АИР). URL: <http://www.ipa-don.ru/> (Дата обращения: 27.05.2017)
6. Официальный портал Правительства Ростовской области. URL: <http://www.donland.ru/> (Дата обращения: 28.05.2017)
7. Стратегия инвестиционного развития РО до 2030 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL:<http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=75189&mid=128186&itemId=119> (Дата обращения 29.05.2017).
8. Кизим А.А. Современные тренды зелёной логистики в условиях глобализации / А.А. Кизим, Д.А. Кабертай // Логистика. – 2013. – №1. – С. 46–49. (Дата обращения: 29.05.2017)