

ВЛИЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ НА РАЗВИТИЕ НЕСЫРЬЕВОГО ЭКСПОРТА СТРАНЫ

© 2019

Б.Г. Хаиров, доктор экономических наук, профессор кафедры «Финансы и кредит»,
заместитель директора по научной работе

Омский филиал Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Омск (Россия)

С.М. Хаирова, доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Управление качеством и производственными системами»,
директор Института магистратуры и аспирантуры

Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ), Омск (Россия)

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги; несырьевой экспорт; индустриально-логистический кластер; цепь поставок.

Аннотация: В статье проанализированы актуальные направления сотрудничества логистических систем в условиях глобализации Евразийского экономического пространства и развития несырьевого экспорта страны. Показана динамика экспортного грузопотока России в период 2008–2017 гг. в сравнении с динамикой импортного грузопотока. Отмечается, что экспортный потенциал страны связан в том числе с сокращением доли импорта на внутреннем рынке.

Дана оценка состояния российского рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) с учетом его специфики, проведен анализ мировых тенденций развития логистических услуг. Наблюдаются как изменения в структуре ТЛУ, так и переориентация международных грузоперевозок России на рынки стран Азии.

В статье особая роль отводится анализу стратегии развития партнерских отношений в цепях поставок, в которой кроется потенциал к снижению стоимости товаров и услуг. Отмечено, что разработать методику оптимизации логистических затрат на транспортирование для стран-участниц интегрированного процесса Евразийского экономического союза (ЕАЭС) возможно только на основе концепции инновационной логистики, позволяющей моделировать процессы в цепи поставок с целью совместимости транспортных процессов, определения правил конкуренции, гармонизации законодательства для лучшего использования транзитного потенциала и перемещения грузов.

Показано значение индустриально-логистических кластеров для развития экономики субъектов РФ и роль логистических систем субъектов экономики страны в их становлении на основе государственно-частного партнерства (ГЧП). Определено, что интегрироваться в международные цепи поставок субъектам экономики страны следует путем комплексного внедрения кластерного, логистического подходов к управлению разветвленными цепями поставок в регионах.

ВВЕДЕНИЕ

Исследования рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) России (2017–2020 гг.), проведенные экспертами агентства М.А. Research, помогут определить направления развития несырьевого экспорта страны и импортных грузоперевозок. Динамичный рост сегмента транспортных услуг (порядка 7,7 %) позволит достичь среднегодовых темпов роста логистического сервиса в пределах 7,5 %. Данный тренд обусловлен развитием строительства и промышленного производства, которые являются грузообразующими отраслями. Однако риск рецессии в 2019 году может обусловить снижение темпов роста рынка транспортно-логистических услуг до 3,3 % [1]. Исследования, проведенные Всероссийской академией внешней торговли, А.Н. Спартаком, А.Ю. Кнобелем, Т.А. Флегонтовой, О.Д. Исмагиловой и другими учеными, показывают, что в 2017 году в видовой структуре экспорта услуг страны транспортные услуги занимали 34,3 %, а к 2024 году прогнозируется снижение позиций до уровня 29,2 % [2].

«Росавтотор» сокращает до 1 дня срок предоставления услуги по согласованию маршрутов движения крупногабаритных и тяжеловесных грузов, предоставляя их в электронном виде. Это соответствует требованиям Евразийской экономической комиссии, направленным на совершенствование таможенного транзита. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза унифицирует таможенное законодательство стран-

участниц, упрощая процедуры таможенного оформления. Законодательные акты, направленные на улучшение организации работы операторами международного логистического рынка, позволили в 2018 году в России сохранить положительный тренд по объему перевозок.

Выпуск конкретной продукции зависит от многих факторов, одним из которых является географическое положение ресурсов и их потребителей. Зачастую они находятся далеко друг от друга. Для преодоления этого расстояния в бизнесе (внутристрановом, международном) применяется такой эффективный инструмент, как логистика. Трансграничное перемещение товаров и услуг, считает А.А. Гильяно, возможно в условиях совершенствования транспортной инфраструктуры – важной составляющей транспортной системы [3].

Около 50 % от общих затрат на логистику приходится на выполнение логистических операций по продвижению материального потока от источника сырья до потребителя. У. Андерсон и Ж. Родриг утверждают, что одной из проблем, препятствующей процессам интеграции, является неспособность международных транспортных инфраструктур обеспечивать эффективное функционирование международных товарных потоков [4; 5].

Необходимо для стран-участниц интегрированного процесса ЕАЭС разработать методику оптимизации логистических затрат на транспортировку. Без единых методологий логистики, включающих понимание концепции инновационной логистики, невозможно

функционирование единого транспортного пространства на основе международных правовых норм и обеспечение совместимости транспортных процессов, определение правил конкуренции, гармонизация законодательства с целью лучшего использования транзитного потенциала и перемещения без барьеров грузов, транспортных средств, как и пассажиров, багажа, между странами ЕАЭС. Целью базовой логистики является сокращение затрат на перевозки. Содержание инновационной логистики сводится к моделированию процессов в цепи поставок. Соотношение реальных объемов транзитных перевозок через страны ЕАЭС и транзитного потенциала представлено в таблице 1 [2]. Пересечение государственных границ усложняет избыточность контрольно-надзорных операций, которые занимают до 30 % времени всего рейса при транспортировке. Из Европы грузопотоки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона практически обходят территорию стран ЕАЭС [2].

Эволюция концепций логистики позволяет целесообразно использовать апробированные логистические технологии в организации системы управления кластерами. Исследователи отмечают, что кластеры организованы в виде системы потоков и представляют систему цепей поставок. Кластерный подход признается основным элементом стратегий экономического развития передовых стран мира [6–8].

Д. Вордлоу, Д. Вуд, Дж. Джонсон, П. Мерфи связывают новейшие концепции и подходы в логистике с предоставлением логистических услуг и интеграцией участников цепи поставок [9]. Реальность включения в международные цепи поставок многие ученые связывают с синтезом кластерного и логистического подходов в управлении цепями поставок субъекта экономики [10; 11].

Достижение высокого уровня развития логистических систем в субъектах Российской Федерации позволит ускорить процесс формирования индустриально-логистических кластеров с целью подъема экономики страны и соответственно увеличить долю несырьевого экспорта.

Цель работы – определение влияния логистических систем на развитие несырьевого экспорта страны.

АНАЛИЗ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И ЭКСПОРТНОГО ГРУЗОПОТОКА РОССИИ

Оценивая рынок транспортно-логистических услуг, можно говорить об уверенной положительной динамике их роста. Несмотря на санкции и прочие ограничения, национальный российский рынок ТЛУ не может игнорировать мировые тенденции в этой области. Анализ мирового рынка ТЛУ впечатляет: в 2017 году он вырос на 4,3 % после падения на 3,8 % в 2015 году [12]. Ми-

ровые технологические тренды в этой области – робототехника, беспилотники, новые управленческие решения, включая облачные технологии. Рынок ТЛУ растет также за счет развития электронной торговли и оказания логистических услуг в комплексе. Российский рынок развивается в мировом тренде, но есть и своя специфика. Так, в 2017 году наблюдалась положительная динамика как по грузообороту (+5,8 %), так и по грузообороту (+1,8 %). Самые высокие темпы у коммерческого воздушного транспорта – 119,9 % и 120,1 % соответственно, что объясняется ростом тарифов на транспортные услуги в среднем на 4,4 % [12].

Российский рынок ТЛУ адаптировался к работе в посткризисный период, а усиление конкуренции привело к снижению экспедиторской наценки. Детальный анализ структуры ТЛУ позволяет сделать следующие выводы: рост рынка в целом на 8,8 % в 2017 году был обеспечен благодаря росту объема грузоперевозок на 9,2 %, а составляющие собственно логистических услуг увеличились. В структуре автомобильных перевозок грузов наблюдались качественные улучшения: 16 % роста составила выручка в сегменте сборных грузов, объем грузоперевозок в целом вырос на 5,6 %. Увеличение консолидации грузов разных отправителей для перевозок (их доля на рынке перевозок 73 %) объясняется как уменьшением числа заказов одной поставки, так и ростом спроса на услуги интернет-торговли и агрессивной территориальной экспансией торговых сетей. Крупные автоперевозчики занимают 12 % рынка, большая же часть представлена средними, малыми предприятиями. В 2017 году также отмечены изменения в международных грузоперевозках. В 2016 году на 3,2 % вырос объем экспорта в связи с девальвацией рубля и на 9 % сократился объем импорта; в международной торговле при переориентации на рынки стран Азии: на 6,7 % увеличился объем экспорта, объем импорта снизился на 7,9 %. В экспортном грузопотоке доля Китая по редким металлам занимает 78–100 %, по лесу – 63 %, по сырой нефти – 18,7 %. В 2017 году международные автоперевозчики увеличили объемы перевозок на 1,4 %: по европейскому направлению на 0,5 %, по китайскому – на 25 % [12].

К 2020 году динамика рынка транспортно-логистических услуг будет связана с тенденциями в российской экономике: прогнозируются повышение объема грузоперевозок и нехватка подвижного состава, а также рост тарифов на услуги транспортировки. Политика импортозамещения вызовет рост объема внутророссийских грузоперевозок, который также связывают с увеличением электронной торговли. Цепи поставок будут усложняться из-за конкуренции за потребителей. Рост рынка ТЛУ в период с 2017 по 2020 год планируется от 2,9 до 3,2 % ежегодно, отвечая в целом тренду роста экономики [12].

Таблица 1. Соотношение реальных объемов транзитных перевозок через страны ЕАЭС и транзитного потенциала, в млн тонн [2]

Наименование показателя	Транзитные перевозки через страны ЕАЭС и транзитный потенциал, в млн тонн	
	2006 год	2020 год (прогноз)
Транзитный потенциал	230	430
Реальный объем транзитных перевозок грузов	117	231
Транзит третьих стран через территорию ЕврАзЭС	2	16

Динамика и география внешнеторгового грузооборота за последние годы сильно изменилась. Причиной стали экономические и политические факторы. Темп прироста экспортного грузопотока России в 2017 году в сравнении с 2008 годом составил 3,9 %. Рост цен на иностранные товары усилил позиции отечественных производителей, а контрсанкции привели к сокращению поставок из-за рубежа [2].

Многие компании считают, что в случае отмены контрсанкций активность в сфере внутрирегиональных грузоперевозок сократится в связи с реанимацией бизнес-связей и выстраиванием деловых отношений на рынке международных грузоперевозок, что затронет и логистических операторов, представленных на внутрироссийском рынке.

Отмена контрсанкций не выглядит реалистичным сценарием. В новый прогноз социально-экономического развития России до конца 2020 года заложено сохранение антироссийских санкций и действие сделки ОПЕК с Россией. Контрсанкции изменили структуру внешне-торговых отношений и запустили процесс импортозамещения. По данным Росстата, в III квартале 2017 года 78 % продукции на российских прилавках – товары отечественных производителей. В 2014 году доля отечественной продукции в рознице была на уровне 66 % [2].

Российские производители воспользовались эмбарго, которое искусственно ограничило доступ иностранных товаров на отечественный рынок, став неким аналогом протекционизма и субсидирования отрасли. Вместе с сокращением доли импорта на внутреннем рынке обвал национальной валюты усилил экспортный потенциал страны. В кризисные для экономики России годы наметился тренд на увеличение объема экспорта. За последние 3 года экспортный грузопоток в натуральном выражении вырос на 12 % [2].

ВЛИЯНИЕ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ НА РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Кластерная политика является основой развития всей логистической системы Российской Федерации. Кластерный подход дает возможность государственным органам за счет налоговых поступлений увеличить доходы бюджета, а также повысить уровень инвестиционной привлекательности субъектов экономики РФ. Кроме того, данный подход позволит бизнесу уменьшить издержки, повысить активность предприятий и шансы на получение господдержки. Индустриально-логистические кластеры в субъектах РФ позволят реализовать приоритетные инвестиционные проекты для развития несырьевых отраслей экономики.

Задача заключается, по мнению различных авторов, в создании кластера на базе промышленных комплексов, который включает современную транспортную логистику, вертикально интегрированные производственно-технологические цепочки, кадровое, инженеринговое и научное обеспечение, а также рациональное и эффективное использование ресурсов отрасли [13–15].

Развитие уже имеющихся и приобретение различных новых компетенций участников кластера предполагается осуществить за счет реализации определенных совместных инвестиционных проектов одновременно с привлечением предприятий инфраструктуры промышленного кластера.

В настоящее время в мировой и отечественной практике ведения бизнеса наблюдается тенденция устойчивого роста объема логистических услуг, улучшения качества логистического сервиса. Эффективным решением в управлении материальными и сопутствующими потоками предприятий становится организация логистических кластеров.

Уровень развития рынка сферы услуг в России уступает западным странам по создаваемому в этой отрасли ВВП – 52,7 %; по численности занятых в данной сфере – 47 %, что в 2,5 раза ниже показателей стран с развитой экономикой [16; 17]. Для реализации Транспортной стратегии в субъектах РФ предложено в процессе оказания транспортных услуг использовать логистический инструментарий как для постоянного улучшения предоставления транспортных услуг, так и для выявления потребительских предпочтений и рыночных возможностей. Это станет основой стратегии развития сферы услуг, способствующей генерации и внедрению инноваций. Поэтому необходимо учитывать как положительные, так и отрицательные аспекты развития сферы сервиса РФ в сравнении с зарубежными странами в процессе интеграции России в мировое хозяйство, признавая их активную роль. Значение развития логистической инфраструктуры страны растет в связи с изменением политической, экономической стратегии Российской Федерации. В логистической инфраструктуре системообразующим элементом является логистический центр (ЛЦ). Практика взаимодействия экономик мира отражает значимость логистических центров в совершенствовании взаимодействия, интегрированного управления товарно-материальными потоками, результатом чего стало сокращение расходов и времени на доставку.

Механизм предоставления конкурентных преимуществ логистических систем транспортной инфраструктуры на рынке международных товаров и услуг для стран ЕАЭС предполагает освоение инновационного, предпринимательского подхода к управлению логистикой, что соответствует экономическим и социальным интересам этих стран и обеспечит интеграцию российских предприятий и регионов в глобальные цепи поставок.

Анализ концептуальных подходов к организации логистических центров подтверждает необходимость единого подхода к формированию логистических центров на экономическом пространстве стран ЕАЭС. Это возможно при выполнении следующих условий:

- развитие логистической инфраструктуры РФ с концентрацией полного комплекса логистического сервиса в их основном звене – логистическом центре;
- приоритет государственно-частного партнерства при формировании логистических центров;
- расширение площади логистических центров и их локализации в рамках международных транспортных коридоров.

Классификация логистических центров происходит по таким признакам: вид собственности, административный уровень обслуживаемой территории и масштаб, размер занимаемой территории и выполняемые функции, участвующие виды транспорта, характер специализации терминалов в составе ЛЦ и степени интеграции с обслуживаемыми предприятиями промышленно-сти и торговли, вид обрабатываемых грузов.

Для экономики страны значение имеют субъекты РФ со специфическими экономическими потребностями, географическим положением и инфраструктурой, в которых компании создают региональные, межрегиональные, национальные и глобальные цепи закупок, производства и физического распределения, отвечающие возрастающим запросам клиентов. Зарубежная практика организации ЛЦ показывает заинтересованность в этом процессе государства, которое предоставляет площадь для застройки, помогает формировать инфраструктуру, инвестирует средства в строительство. Логистический центр отличается от терминала наличием выделенного участка земли и объединением нескольких компаний с целью обеспечения синергии. Логистический сервис совершенствуется по всей логистической цепи, гармонизируя взаимосвязи между элементами логистических систем, ее технологическими компонентами. Логистический сервис стимулирует развитие экономических связей между производителями и потребителями продукции, что играет важную роль в период развития интеграционных процессов и становления практики несырьевого экспорта страны.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

1. Выявлено, что страны СНГ сегодня прошли этап признания преимуществ логистического подхода, учитывая при этом, что экономия 10 % ресурсов при оптимизации потоков дает тот же результат, что увеличение объемов продаж на 10 %.

2. Показано, что вектор экономик направлен на инновационное развитие и, соответственно, на внедрение в логистику инновационного подхода, проявляющегося в моделировании цепей поставок при их международной интеграции и формировании различных форм партнерств, в том числе государственно-частного партнерства [18].

3. Представлена классификация видов цепей поставок по их признакам в таблице 2. Для развития несырьевого экспорта страны на основе формирования индустриально-логистических кластеров в перспективе должны объединяться следующие участники цепей поставок:

1) государственные и муниципальные органы: Министерство финансов, Комитет таможенного контроля, Министерство транспорта, службы санитарно-эпидемиологического и ветеринарного контроля;

2) организации по сотрудничеству: торгово-промышленные палаты, ассоциации ученых и предпринимателей, некоммерческие организации;

3) отраслевые предприятия: а) организации, выполняющие прямые функции (распределительные центры, транспортные и экспедиторские компании, складские комплексы); б) организации, выполняющие обеспечивающие функции (страховые компании, сервисные центры, дорожно-строительные компании, кредитные организации); в) организации, выполняющие дополнительные функции (занимающиеся утилизацией отходов, производящие упаковку); г) организации, выполняющие технические функции (разработчики логистических информационных систем и технологий складов, складских процедур и операций);

4) университеты: научные парки, исследовательские институты, учебные центры подготовки и переподготовки персонала;

5) финансовые институты: венчурные компании, частные инвестиционные фонды, банки;

б) медиаорганизации: организации, формирующие и продвигающие бренд логистического кластера, создающие истории успеха, распространяющие опыт проектов развития.

Международное сотрудничество, взаимосвязи входящих в сформированные международные цепи поставок

Таблица 2. Виды цепей поставок по признакам их классификации

Признак	Виды цепей поставок
Национальная принадлежность	Региональные Межрегиональные Международные Глобальные
Инновационность продукции/стандартность	Инновационные для самой инновационной продукции на новейших рынках Бережливые для стандартной продукции на существующих рынках Клиентоориентированные для относительно инновационной продукции на новых рынках
Разнообразие поставляемых ресурсов	Монопродуктовые Мультипродуктовые
Способ транспортировки	Униmodalные Интерmodalные
Периодичность поставок	Постоянные Периодические Разовые
Регулярность поставок	Регулярные Нерегулярные
Дифференциация	Однородные Дифференцированные
Уровень рентабельности	Высокорентабельные Среднерентабельные Низкорентабельные

организаций и развитие услуг логистических систем должны быть направлены на создание цепей добавленной стоимости [19; 20].

В целом, по нашему мнению, результаты исследования могут иметь прикладное значение для прогнозирования результатов деятельности по организации несырьевого экспорта; формирования новых отношений грузоперевозчиков с их бизнес-партнерами. Вследствие этих процессов оптимизируются экономические связи внутри всего транспортного комплекса/отдельных компаний, модели интеграции совершенствуются в виде кластеров. Достижение высокого уровня развития логистических систем в субъектах Российской Федерации позволит ускорить процесс кластеризации экономики страны и, как следствие, увеличить долю несырьевого экспорта.

В соответствии с этим основные усилия должны быть направлены на формирование индустриально-логистического кластера для ускорения развития транспортной инфраструктуры страны, формирования логистических систем и цепей поставок во взаимодействии с приоритетными и отраслевыми промышленными кластерами (агробиотехнологическим, нефтехимическим и лесопромышленным), которые формируются в рамках осуществления стратегии социально-экономического развития субъектов РФ.

Необходимо дальнейшее исследование использования механизма государственно-частного партнерства странами, участвующими в международных цепях поставок ЕАЭС, что позволит достичь основной цели модернизации транспортной инфраструктуры – согласованного развития видов транспорта и транспортных узлов на основе сопряжения интересов между государственными органами управления, транспортно-экспедиторскими и инвестиционными компаниями.

Межстрановая интеграция цепей поставок, предполагающая торгово-промышленную кооперацию с целью получения эффекта от масштаба логистического сервиса, становится необходимым условием выживания в конкурентной среде. Процесс интеграции цепей поставок позволит транспортно-логистическим услугам страны достичь уровня мировых стандартов качества, необходимых для реализации потребительских ценностей клиентов.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Представлена классификация видов цепей поставок по их признакам.

Проведено обсуждение перспектив развития рынка транспортных услуг в контексте формирования новых структур, в том числе индустриально-логистических кластеров.

Определено, что объединение (синергия) ресурсов государства и транспортно-логистического бизнеса на основе внедрения государственно-частного партнерства позволит решить проблемы дефицита финансирования субъектов транспортного комплекса.

Формирование кооперационных связей между организациями-участниками кластера на основе эффективного управления цепями поставок, технического перевооружения участников кластера, развития транспортно-логистической инфраструктуры оказывает решающее влияние на развитие промышленности субъектов РФ и формирование конкурентоспособной логистической системы региона, направленной на взаимодействие

и координацию всех видов транспорта. Взаимовыгодные партнерские отношения участников индустриально-логистического кластера позволят поднять уровень производимой продукции и оказываемых услуг до уровня международных стандартов качества и наилучшим образом использовать транзитный потенциал страны в целом и ее субъектов, что послужит развитию несырьевого экспорта.

Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Рынок логистического аутсорсинга: итоги 2017–2018 и прогноз до 2022 года. М.: Исследовательское агентство М.А. Research, 2019. 450 с.
2. Спартак А.Н., Кнобель А.Ю., Флегонтова Т.А., Исмагилова О.Д., Коваль А.А., Левашенко А.Д., Пыжиков Н.С., Снег М.Л., Хохлов А.В., Якубовский И.В. Перспективы наращивания Российского несырьевого экспорта. М.: Российский экспортный центр, 2018. 132 с.
3. Гильяно А.А., Кочергина Т.Е., Мозолева Н.В. Международные интеграционные процессы: инновационные, инвестиционные и инфраструктурные аспекты. Ростов н/Д.: Российская таможенная академия, Ростовский филиал, 2015. 176 с.
4. Lakshmanan T.R., Anderson W.P. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth // ResearchGate. URL: researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/TransportationInfrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf.
5. Hesse M., Rodrigue J.-P. The transport geography of logistics and freight distribution // Journal of transport geography. 2004. Vol. 12. № 3. P. 171–184.
6. Борисова В.В. Логистические кластеры как инструмент экологического развития территории // Вестник факультета управления СПбГЭУ. 2017. № 1-1. С. 359–361.
7. Брыкин А.В., Шумаев В.А. Управление логистическими цепями поставок в кластерах: организация, структуры, инструменты // Механизация строительства. 2015. № 4. С. 58–61.
8. Khaïrov B.G., Novikov D.T., Prokofyeva T.A., Protsenko I.O., Khaïrova S.M. Reflexive governance of import substitution mechanism in clusters // European Research Studies Journal. 2017. Vol. 20. № 3В. P. 470–483.
9. Вордлоу Д., Вуд Д., Джонсон Дж., Мерфи П. Современная логистика. М.: Вильямс, 2016. 720 с.
10. Прокофьева Т.А., Хаиров Б.Г., Клименко В.В. Кластерные модели развития логистической инфраструктуры и формирования интегрированной транспортно-логистической системы на территории Омской области // Вестник транспорта. 2017. № 2. С. 15–21.
11. Прокофьева Т.А., Хаиров Б.Г. Логистические кластеры в экономике России. М.: ИТКОР, 2016. 418 с.
12. Эксперт: анализ и перспективы рынка транспортно-логистических услуг // Эксперт online. Совместно с журналом «Русский репортер». URL: expert.ru.

13. Новиков Д.Т. Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2012. № 4. С. 24–29.
14. Хаиров Б.Г. Развитие механизма импортозамещения в инновационных территориальных кластерах // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. 2017. № 3. С. 182–189.
15. Слабинская И.А., Стрябкова Е.А. Кластерная политика и перспективы инновационного развития российских регионов // Экономика и управление: проблемы, решения. 2013. № 7. С. 28–34.
16. Сосунова Л.А., Хаирова С.М. Оптимизация транспортных услуг на основе адаптивности управленческих решений // Экономические науки. 2018. № 160. С. 28–36.
17. Хаирова С.М. Автотранспортные предпринимательские структуры в формировании конкурентоспособной цепи поставок // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2012. № 1. С. 134–137.
18. Хаиров Б.Г. Теоретические основы формирования механизма государственной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства // Актуальные проблемы государственного и муниципального управления. Hamburg: Anchor Academic Publishing, 2018. С. 271–305.
19. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. М.: Олимп-Бизнес, 2008. 640 с.
20. Иванов Д.А. Управление цепями поставок. СПб.: Политехн. ун-т, 2009. 660 с.
1. *Rynek logistycznego outsourcingu: итоги 2017–2018 и прогноз до 2022 года* [The market of logistics outsourcing: the results of 2017-2018 and the forecast up to 2022]. Moscow, Issledovatel'skoe agentstvo M.A. Research Publ., 2019. 450 p.
2. Spartak A.N., Knobel A.Yu., Flegontova T.A., Ismagilova O.D., Koval A.A., Levashenko A.D., Pyzhikov N.S., Sneg M.L., Khokhlov A.V., Yakubovskiy I.V. *Perspektivy narashchivaniya Rossiyskogo nesyrevego eksporta* [Prospects for building up Russian non-primary exports]. Moscow, Rossiyskiy eksportnyy tsentr Publ., 2018. 132 p.
3. Gilyano A.A., Kochergina T.E., Mozoleva N.V. *Mezhdunarodnye integratsionnye protsessy: innovatsionnye, investitsionnye i infrastrukturalnye aspekty* [International integration processes: innovation, investment and infrastructure aspects]. Rostov-on-Don, Rossiyskaya tamozhennaya akademiya, Rostovskiy filial Publ., 2015. 176 p.
4. Lakshmanan T.R., Anderson W.P. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. *ResearchGate*. URL: [researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/TransportationInfrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf](https://www.researchgate.net/profile/T_Lakshmanan/publication/239790133_Transportation_Infrastructure_Freight_Services_Sector_and_Economic_Growth/links/02e7e53518b3c063c9000000/TransportationInfrastructure-Freight-Services-Sector-and-Economic-Growth.pdf).
5. Hesse M., Rodrigue J.-P. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of transport geography*, 2004, vol. 12, no. 3, pp. 171–184.
6. Borisova V.V. Logistic clusters as a tool for the ecological development of the territory. *Vestnik fakulteta upravleniya SPbGUEU*, 2017, no. 1-1, pp. 359–361.
7. Brykin A.V., Shumaev V.A. Managing the logistics supply chain cluster: organization, structure, tools. *Mekhanizatsiya stroitelstva*, 2015, no. 4, pp. 58–61.
8. Khairov B.G., Novikov D.T., Prokofyeva T.A., Protseenko I.O., Khairova S.M. Reflexive governance of import substitution mechanism in clusters. *European Research Studies Journal*, 2017, vol. 20, no. 3B, pp. 470–483.
9. Vordlou D., Vud D., Dzhonson Dzh., Merfi P. *Sovremennaya logistika* [Contemporary Logistics]. Moscow, Vilyams Publ., 2016. 720 p.
10. Prokofeva T.A., Khairov B.G., Klimenko V.V. Cluster models of the development of logistics infrastructure and the formation of an integrated transport and logistics system in the territory of the Omsk region. *Vestnik transporta*, 2017, no. 2, pp. 15–21.
11. Prokofeva T.A., Khairov B.G. *Logisticheskie klasteri v ekonomike Rossii* [Logistic clusters in the Russian economy]. Moscow, ITKOR Publ., 2016. 418 p.
12. Expert: analysis and prospects of the transport and logistics services market. *Ekspert online. Sovmestno s zhurnalom "Russkiy reporter"*. URL: expert.ru.
13. Novikov D.T. Formation of logistic support for the advancement of scientific and technical developments. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsia*, 2012, no. 4, pp. 24–29.
14. Khairov B.G. Development of import substitution mechanism in innovative territorial clusters. *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo avtomobilno-dorozhnogo universiteta*, 2017, no. 3, pp. 182–189.
15. Slabinskaya I.A., Stryabkova E.A. Cluster policy and perspectives of innovation development of Russian regions. *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*, 2013, no. 7, pp. 28–34.
16. Sosunova L.A., Khairova S.M. Optimization of transport services on the basis of adaptability of management decisions. *Ekonomicheskie nauki*, 2018, no. 160, pp. 28–36.
17. Khairova S.M. Motor business structures in the formation of competitive supply chain. *Vestnik Sibirskoy gosudarstvennoy avtomobilno-dorozhnoy akademii*, 2012, no. 1, pp. 134–137.
18. Khairov B.G. The theoretical basis for the formation of the mechanism of state support of small and medium-sized businesses. *Aktualnye problemy gosudarstvennogo i munitsipalnogo upravleniya*. Hamburg, Anchor Academic Publ., 2018, pp. 271–305.
19. Bauersoks D., Kloss D. *Logistika: integrirovannaya tsep postavok* [Logistics: an integrated supply chain]. Moscow, Olimp-Biznes Publ., 2008. 640 p.
20. Ivanov D.A. *Upravlenie tsepyami postavok* [Supply Chain Management]. Sankt Petersburg, Politekhn. un-t Publ., 2009. 660 p.

REFERENCES

**THE INFLUENCE OF LOGISTIC SYSTEMS
ON THE DEVELOPMENT OF NON-RESOURCE EXPORTS OF THE STATE**

© 2019

B.G. Khairov, Doctor of Sciences (Economics),
professor of Chair of Banking and Finance, Deputy Director for Science
Omsk branch of Financial University under the Government of the Russian Federation, Omsk (Russia)

S.M. Khairova, Doctor of Sciences (Economics), Professor,
Head of Chair of Management of Quality and Manufacturing Systems,
Director of Institute of Graduate and Postgraduate Education
Siberian State Automobile and Highway University (SIBADI), Omsk (Russia)

Keywords: transportation and logistics services; non-resource exports; industry and logistics cluster; supply chain.

Abstract: The paper analyzes the actual directions of cooperation of logistics systems in the context of globalization of the Eurasian economic area and the development of non-resource exports of the state. The dynamics of cargo traffic export of Russia in the period of 2008–2017 is shown in comparison with the dynamics of cargo traffic import. The authors note that the export potential of the state is related as well to the reduction of import ratio in the inner market.

The authors estimated the state of the Russian market of the transportation and logistics services (TLS) taking into account its specifics, carried out the analysis of global trends of the logistics services development. Both the changes in the TLS structure and re-orientation of international cargo transportation of Russia to the markets of Asian countries are observed.

The paper pays special attention to the analysis of the strategy of development of the partnership relations in the supply chains in which the potential for the decrease in the cost of the goods and services lie. The authors note that it is possible to develop the technique of optimization of the logistics transportation costs for the countries-members of the integrated process of the Eurasian Economic Union on the base of the innovative logistics concept only which allow simulating the processes within the supply chain in order to align transport processes, specify the competition rules, harmonize the legislation for better use of transit potential and cargo transfer.

The study showed the significance of the industry and logistics clusters for the development of the economy of the RF entities and the role of the logistics systems of the state economy entities in their formation on the basis of public-private partnership. The authors determined that the state economy entities should integrate to the international supply chains through the complex implementation of the cluster, logistics approach to the management of multiple supply chains in the regions.