

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ОСНОВЕ ФОРМИРОВАНИЯ ОПОРНОЙ СЕТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Прокофьева Т.А. доктор экономических наук, профессор

Национальный исследовательский университет

«Высшая школа экономики»

E-mail: loginvest@mtu-net.ru

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития, транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Российского государства, обеспечивающего: единство экономического пространства страны; совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей; рационализацию размещения производительных сил; повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов страны; развитие предпринимательства и расширение международного сотрудничества; вхождение России в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

В Российской Федерации создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, обеспечивающей потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах, территориальную целостность, экономическую и геополитическую безопасность страны.

Россия была и остается великой транспортной державой. Исторические перемены в развитии страны нередко были связаны с транспортом. В восемнадцатом веке создание флота позволило России стать в ряд ведущих европейских стран, как в военном, так и в экономическом отношении. Опережающее строительство железных дорог в девятнадцатом веке обеспечило развитие капитализма в России и включение в хозяйственный оборот потенциала огромных территорий. В двадцатом веке важнейшим фактором обеспечения целостности СССР и его социально-экономического роста явилось создание опорной сети автомобильных и электрифицированных железных дорог, развитие авиации, внутреннего водного, морского и трубопроводного транспорта. Конец двадцатого и начало двадцать первого века ознаменовались информатизацией транспортного процесса, массовой автомобилизацией, развитием контейнерных и контрейлерных перевозок грузов, мульти-и интермодальных транспортно-технологических систем, организацией комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания, основанного на терминальных технологиях и логистических принципах организации и управления транспортными и товарными потоками.

При этом главные функции транспортной системы на всех исторических этапах развития страны остаются неизменными. Транспорт обеспечивает единство национальных и региональных товарных рынков, взаимосвязь регионов и подвижность граждан. Без транспорта невозможно экономическое освоение новых территорий и месторождений полезных ископаемых, которые являются жизненно необходимыми в условиях роста и структурной перестройки экономики.

Разработанная Министерством транспорта РФ Транспортная стратегия России на период до 2030 г. предусматривает:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;
- ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;
- реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы;
- развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров;
- стыковку национальных транспортных коридоров с МТК европейской и азиатской транспортных систем.

Решение проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса, обеспечения координации и взаимодействия в работе различных видов транспорта,

развития интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам (МТК), обеспечения реализации транзитного потенциала России в глобальной системе МТК требует применения принципиально новых подходов, в основе которых заложены принципы логистики и логистического менеджмента, приоритетность развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования интегрированных транспортно-логистических систем, на региональном, межрегиональном и международном уровнях [1].

Располагая системой морских портов на Балтийском, Северном, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах, развитыми сетями железных дорог и внутренних судоходных путей, протяженной сетью автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях, Россия обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей в глобальной системе МТК.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад – Восток и Север – Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Развитие международных транспортных коридоров отвечает, таким образом, как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

На рис. 1 представлены основные евроазиатские транспортные коридоры, проходящие по территории России.



Рис. 1. Основные направления евроазиатских МТК

Общий объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией составляет более 8 млн. TEU при суммарной стоимости товарной массы 350 млрд. долларов США. Эти перевозки осуществляются, в основном, традиционным южным морским путем, срок доставки грузов по которому достигает 35 суток. В перспективе Россия в состоянии переключить значительную часть транзита между Восточной Азией и Европой на свои транспортные коммуникации и сократить общее время транспортировки грузов в 2 – 3 раза [1].

По сути транзит является экспортом транспортных услуг при следовании груза и транспортного средства по территории России и позволяет эффективно использовать отечественные транспортные системы, стимулируя их совершенствование.

В ряде европейских стран — Польше, Германии, Венгрии, Австрии, Нидерландах транзит превращен в доходные статьи бюджетов. Так, в Нидерландах доля доходов от транзита составляет более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Российская Федерация, занимающая более 30 процентов территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно является

естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи на этом направлении. Однако мощный транзитный потенциал России пока используется слабо – транзитные перевозки контейнеров составляют в настоящее время лишь около 1,0 % от их общей величины. У России имеются значительные возможности кардинально изменить расстановку сил. Для этого необходимо обеспечить, прежде всего, ускоренную модернизацию транспортных коридоров, в том числе МТК на Японию, Корею и Китай с целью привлечения международных транзитных грузопотоков.

Международный транзит в широтном направлении по Транссибу не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но также будет способствовать развитию богатейших территорий Сибири и Дальнего Востока [3].

Второй глобальный международный евроазиатский транспортный коридор меридионального направления «Север – Юг» обеспечит транзитную связь через Россию Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией. На усиление транзитной независимости России в зоне Балтики было направлено создание паромной переправы «Усть-Луга – Балтийск – порты Германии (Мукран, Засниц, Киль)», которая позволяет также разрешить проблему транспортно-экономических связей с обособленной российской территорией – Калининградской областью.

Международные транспортные коридоры сыграют значительную роль и в повышении эффективности внешней торговли России. В настоящее время перевозки экспортно-импортных российских грузов, тяготеющие к МТК, составляют свыше 400 млн. тонн в год [1].

Привлечение на транспортные коммуникации России порядка 5 – 7 % от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит по оценке Минтранса России рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2 - 3 млрд. долларов США.

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI века, создание и функционирование которой является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по российской части международных транспортных коридоров, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трассы МТК мультимодальных терминальных комплексов и транспортно-логистических центров, функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются **мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ)**, функционирующие, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, **рассматриваемые как стратегические точки роста экономики России.**

По оценке экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка 70 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих через экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 % [1].

Учитывая огромную протяженность Российской Федерации, ее административно-территориальное устройство, наличие разветвленной сети транспортных коммуникаций, необходимость обеспечения крупных объемов перевозок грузов и грузопереработки, а также транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам, в первой

четверти XXI века на территории России потребуются сформировать, по предварительной оценке, 10 МТЛЦ федерального уровня, порядка 20 МТЛЦ - регионального уровня и свыше 50 МТЛЦ территориального ранга (см. рис. 2).



Рис. 2. Схема размещения на территории России в зоне тяготения к МТК мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛ ТРЦ)

В крупных мультимодальных узлах федерального уровня, таких как Московский, Ленинградский, Новосибирский, Горьковский, Краснодарский, Свердловский, Красноярский, Иркутский и Хабаровский транспортные узлы, целесообразно создание опорной сети региональных терминалов и логистических центров, объединенных в региональные транспортно-логистические системы (РТЛС) на основе формирования единого организационно-экономического, информационного, научно-технического, кадрового и нормативно-правового обеспечения управления системой грузо-и товародвижения [2].

Практически все формирующиеся на территории России международные транспортные коридоры имеют начально-конечным или важным промежуточным пунктом Московский транспортный узел, через который проходит свыше 60% внешнеторгового оборота России. В Московском транспортном узле, занимающем территорию свыше 47 тыс. кв. км в рамках реализации программы формирования Московской транспортно-логистической системы (МТЛС) предусматривалось создание 8-ми крупных МТЛЦ (мощностью грузопереработки 2,0--2,5 млн. тонн в год) и 22-х МТЛЦ со средней мощностью грузопереработки от 500 до 1500 тыс. тонн в год. Учитывая большое влияние, которое оказывают на уровень и структуру грузообразования в Московском транспортном узле грузопотоки, формирующиеся по трассам МТК, проходящим через МТУ, приоритетное формирование и развитие имеют логистические центры, предлагаемые к созданию в зоне тяготения к международным транспортным коридорам [2].

Реализация программы формирования МТЛС потребует инвестиций, превышающих \$2,5 млрд., но обеспечит при этом высокую коммерческую, бюджетную, региональную и народнохозяйственную эффективность. По предварительным расчетам, только коммерческая эффективность от реализации программы, измеряемая чистой прибылью накопительным итогом за 10-летний период, оценивается в \$7,5 млрд., при этом будет создано дополнительно свыше 50 тысяч рабочих мест [2].

Стратегия формирования Московской транспортно-логистической системы, предложенная еще в рамках Программы «Московский терминал», основанная на формировании терминально-логистических колец вокруг г. Москвы, объединенных едиными подсистемами организационно-экономического, финансового, информационного, нормативно-правового и кадрового обеспечения, сохраняет свое значение и на перспективу.

Проведенный многофакторный анализ оптимизации размещения объектов терминально-логистической и складской инфраструктуры на территории Московской области с учетом прогноза межрегиональных и международных, а также транзитных грузопотоков по системе международных транспортных коридоров, проходящих через Московский транспортный узел, позволил разработать принципиальную схему развития и размещения объектов транспортно-логистической и инновационной инфраструктуры на территории Московской области.

Первое логистическое кольцо в зоне МКАД практически уже сформировано преимущественно крупными оптовыми торговыми структурами в виде центров оптовой торговли, таких как «Рамстор», «Оби», «Метро» и др.

Второе логистическое кольцо будет формироваться в зоне ЦКАД, где планируется создать 11 крупных МТЛЦ и порядка 19 терминально-логистических комплексов и логистических парков, площадью от 40-60 до 250-400 га, многих из которых будут интегрированы на основе новейших инновационных логистических технологий с индустриально-логистическими парками, технопарками и наукоградами (см. рис. 3).

Новая ЦКАД, реконструируемая в скоростную магистраль на принципах государственно-частного партнерства, предназначена для транзитного транспорта и большегрузных автопоездов. Она протянется через 13 районов Московской области на расстоянии 50 - 80 км от столицы. Основой ЦКАД станет трасса А 107 («бетонка»), к которой «пристроят» новые участки. Здесь будут построены развязки, терминалы и логистические центры.

Третье логистическое кольцо будет создаваться в зоне МБК (Московское большое автомобильное кольцо) и БМО (Большая Московская окружная железная дорога) и специализироваться преимущественно на обслуживании транзитных по отношению к г. Москве и Московской области перевозок грузов, включая внешнеторговые.

Формирование терминально-логистических комплексов и логистических парков будет осуществляться на территории предлагаемых к созданию в Московской области 11 промышленных округов в соответствии с рекомендуемыми направлениями их развития, определенными Постановлением Правительства Московской области.

Наиболее крупные МТЛЦ и логистические парки в соответствии с утвержденной Правительством Московской области Программой развития транспортно-логистической системы на период до 2015 года проектируются к созданию в зоне ЦКАД: в Домодедовском, Каширском, Ступинском, Одинцовском, Наро-Фоминском, Солнечногорском, Коломенском, Дмитровском, а также в Пушкинском и Подольском районах Московской области.

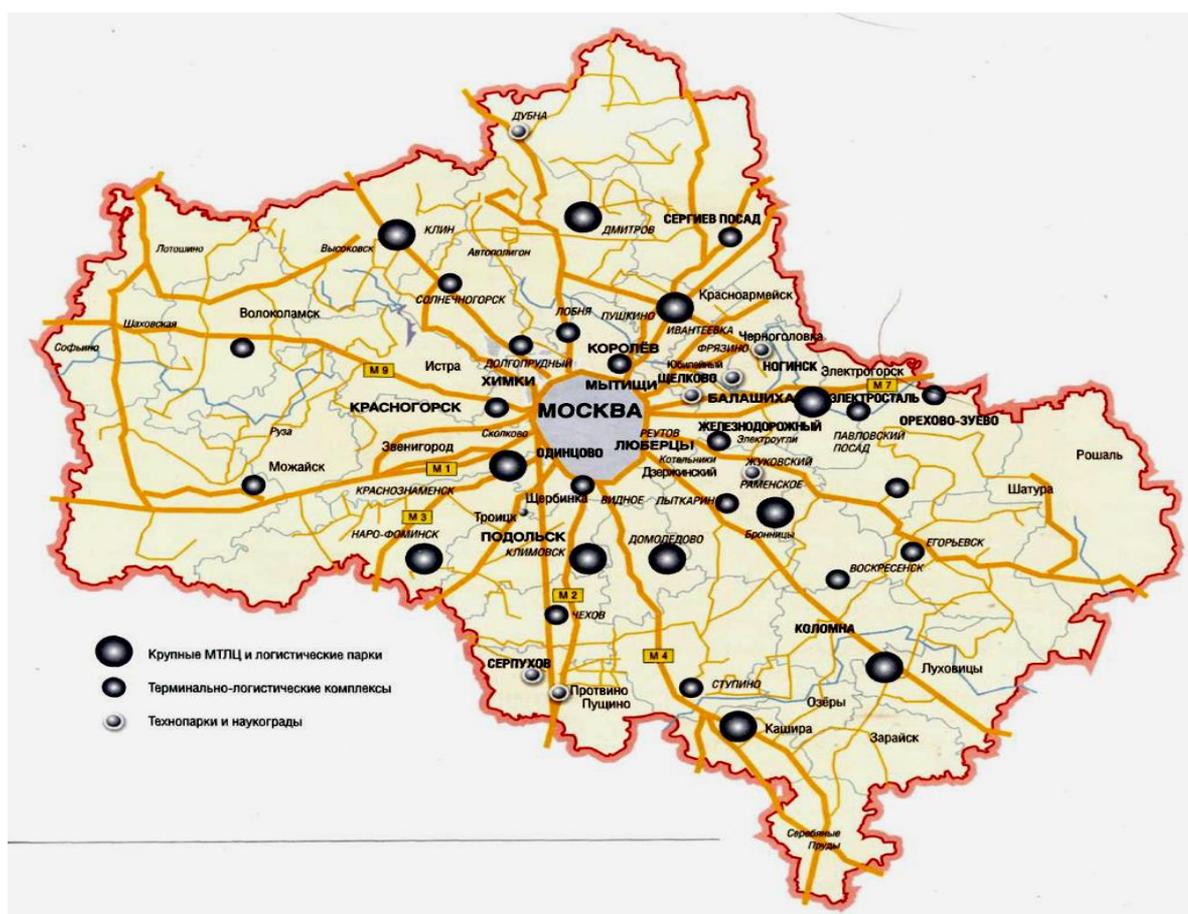


Рис. 3. Принципиальная схема развития и размещения объектов логистической инфраструктуры на территории Московской области

Крупные по площади земельного участка приоритетные объекты развития логистической инфраструктуры, которые включены в Программу развития транспортно-логистической системы в Московской области, будут располагаться в основном на удалении более 30-50 км от МКАД, преимущественно в зоне ЦКАД. Объекты терминально-складского хозяйства будут иметь универсальный характер, направленный на потребителей не только Московского региона, но и других соседних регионов. Перспективные крупные объекты транспортно-логистической инфраструктуры будут являться приоритетными для международных и крупных национальных компаний.

Крупные логистические комплексы будут располагаться вблизи трасс международных транспортных коридоров, а также тех направлений, где в настоящее время наблюдается дефицит мощностей терминально-складских объектов. Их размещение должно быть прочно увязано с перспективами развития дорожной сети Московского региона – в первую очередь со строительством и вводом в эксплуатацию Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области.

Реализация проектов развития приоритетных мультимодальных терминалов и логистических центров, предусмотренных в Программе, обеспечит обработку грузов, поступающих по радиальным направлениям автомобильных и железных дорог, а также позволит привлечь дополнительные грузопотоки, поступающие по другим направлениям магистральной транспортной сети в межрегиональном и международном сообщении.

Многофункциональные мультимодальные терминальные комплексы и логистические центры, размещаемые на территории Московской области, станут наиболее привлекательными для частных инвесторов там, где их развитие будет сопровождаться поддержкой со стороны государства в части строительства железнодорожных и автомобильных подходов, а также обеспечения качественного транспортно-логистического сервиса.

Потребность в финансировании объектов строительства многофункциональных транспортно-логистических комплексов на территории Московской области, согласно перечню мероприятий Программы на период до 2015 г., оценивается в 79 954 млн. рублей.

Программа предусматривает развитие системы транспортно-логистических центров в Московской области преимущественно за счет внебюджетных источников с привлечением средств частных инвесторов на принципах государственно-частного партнерства.

Учитывая единство Московского транспортного узла и соответственно транспортного комплекса Московской городской агломерации и Московской области, стратегически определяющее значение будет иметь конструктивная координация планов развития транспортно-логистической инфраструктуры со стороны правительственных органов Москвы и Московской области, а также предпринимателей и инвесторов, установление между ними партнерских взаимовыгодных отношений, направленных на создание единой интегрированной транспортно-логистической системы в Московском регионе.

Определяющее влияние на перспективу развития транспортно-логистической инфраструктуры в Московском транспортном узле и в других регионах России должна оказать подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг», разработанная Министерством транспорта РФ в развитие федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на период до 2015 года». Мероприятия подпрограммы предусматривают совместную реализацию федеральными и муниципальными органами власти, а также коммерческими структурами на принципах государственно-частного партнерства инфраструктурных проектов комплексного развития Московского транспортного узла, включая реконструкцию Центральной кольцевой автодороги и создание большого логистического кольца в Московской области.

В настоящее время и в Европе и в Азии признается основополагающее значение интегрированной и четко функционирующей евроазиатской наземной транспортной системы, которая облегчила бы международную торговлю и туризм и способствовала бы экономическому развитию стран на всем евроазиатском континенте.

Наибольшая степень готовности для реализации евроазиатского наземного транспортного коридора имеется у транссибирского контейнерного моста, основой которого служит

действующая Транссибирская железнодорожная магистраль, протянувшаяся на 10 тысяч километров Она представляет собой как бы стержень коридора, использование которого позволяет на 8 тыс км сократить путь между Европой и Северной Азией и экономить от 8-10 до 20-25 суток транзитного времени.

Железнодорожные перевозки между Европой и Азией на базе интеграции экономического и технологического потенциала железнодорожных систем Запада, РФ и Востока, оптимизация взаимодействия с железными дорогами Германии, Финляндии, КНР в части гармонизации правовой и технологической базы международных перевозок имеют стратегическое значение.

Большое значение для дальнейшего развития Транссиба имеют восстановление Транскорейской железной дороги и соединение ее с Транссибирской магистралью, создание сухопутного моста от Республики Корея в Западную Европу через РФ.

В настоящее время в мировой торговле интенсивно нарастают евразийские торгово - экономические связи. Транссиб может сыграть здесь важную роль как альтернатива круглым океаническим маршрутам между странами АТР и Европой. Для реализации транзитного потенциала Транссиба необходимо создание опорной сети логистических центров, обеспечивающих внедрение современных логистических сквозных технологий и транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам.

Создание опорной сети МТЛЦ в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам и формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем (ТЛС) является фактором роста региональной экономики, обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса России в глобальной системе МТК и должно стать составной частью государственной (региональной) транспортной политики, играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы грузо-и товародвижения [3,4].

В условиях глобализации мировой экономики первостепенное геополитическое и социально-экономическое значение приобретает развитие транспортно-логистической инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока, для обеспечения надежных связей со всеми регионами страны, вовлечения в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и притока в эти районы трудоспособного населения, устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации. [3,4]

Развитие в зонах тяготения к российской части МТК опорной сети МТЛЦ и формирование на их основе интегрированных транспортно-логистических систем обеспечит реализацию транзитного потенциала России в глобальной системе МТК и будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики, в развитии региональных рынков товаров и услуг и, в конечном итоге, - в увеличении валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны [5].

ЛИТЕРАТУРА

1. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. – М.: ВМНИТИ РАН. 2010. – 432 с.
2. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем. – М.: Изд-во РАГС при Президенте РФ. 2009. – 412 с.
3. Стратегические направления долгосрочного развития транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока. Коллективная монография (главы 1.13; 3.2; 3.6; 3.7) /Под ред. Васильева С.Н., Гончаренко С.С., Персианова В.А.... – Иркутск: ИрГУПС, 2009. – 524 с.
4. Прокофьева Т.А. Создание логистических центров и интегрированных транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока. / В Книге DR-LOG 2009 "Логистика и управление цепями поставок: современные тенденции в Германии и России" /Под ред. проф. Д.А. Иванова и проф. У. Майнберга. – Берлин: Издательство Cuvillier, ISBN. 2009 – С. 218-228.
5. Адамов Н.А., Прокофьева Т.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 311 с.

Информация об авторе: Татьяна Прокофьева, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры Управление логистической инфраструктурой Отделения логистики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», президент Ассоциации «Логинвест», вице-президент Национальной логистической ассоциации России, вице-

президент Евроазиатского транспортного инновационного центра. Автор 15 монографий и учебных пособий и свыше 220 публикаций в периодических изданиях и материалах международных и региональных конференций.