

Аннотация. Доклад посвящен комплексным научным исследованиям в области стратегического планирования развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России для обеспечения реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала страны в глобальной системе международных транспортных коридоров.

Показаны место и роль Министерства транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» в реализации инвестиционных проектов развития логистической инфраструктуры. Особое внимание уделено проблемам развития логистической инфраструктуры в морских портах и мультимодальных транспортных узлах на примере Северо-западного и Московского региона.

LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN TRANSPORTATION COMPLEX

**Tatiana Prokofieva,
Anatoly Fedorenko**

National Research University – Higher School of Economics

E-mail: loginvest@mtu-net.ru

Abstract: The report is devoted to comprehensive research in the field of strategic planning, logistics infrastructure in to ensure the implementation of export-import and transit potential of Russia in the global system of international transport corridors (ITC). Particularly attention spares to the place and the role of the Russian Transportations Ministry and the Russian Rail-way joint stock company in the investment projects realization, also to the problems of the logistics infrastructure development in sea ports and multimodal transport junctions for example North-East and Moscow regions.

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве одной из целевых установок провозгласила интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров. Одной из главных задач, направленных на достижение поставленной цели, является развитие логистической инфраструктуры в мультимодальных транспортных узлах и морских портах, расположенных в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам, создание опорной сети терминальных комплексов и логистических центров на территории страны.

Место и роль Минтранса РФ и ОАО «РЖД» в реализации крупных инвестиционных проектов развития логистической инфраструктуры

Подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг" Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2011-2015 годы)" включает в себя проекты развития транспортно-логистической инфраструктуры. Наиболее крупные логистические комплексы предусмотрены к созданию в Московском и Северо-Западном регионе, Нижнем Новгороде, Республике Татарстан, Екатеринбурге, Краснодарском крае, в Сибири и на Дальнем Востоке. Большое внимание Министерство транспорта РФ и ОАО «РЖД» уделяют повышению конкурентоспособности морской транспортной инфраструктуры (земля-море).

Исключительно важную роль в разработке единой стратегии по реализации проектов развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России играет ОАО «РЖД».

Одним из основных стратегических направлений ОАО «РЖД» является развитие логистического бизнеса компании, что предопределяет необходимость создания системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог, оптимизацию существующих терминально-складских активов РЖД и развитие бизнеса в области терминального оперирования, а также создание в структуре холдинга РЖД логистической компании, обеспечивающей интеграцию услуг структурных подразделений и дочерних обществ РЖД, а также внешних поставщиков в комплексную услугу управления цепочкой поставок.

РЖД разработан перспективный проект создания сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) в увязке с развитием интермодальных перевозок грузов по МТК и курсированием регулярных ускоренных контейнерных поездов. Беспрецедентный масштаб этого проекта предусматривает: строительство более 50 крупных ТЛЦ, комплексную реконструкцию порядка 60 крупных грузовых дворов, модернизацию широкого круга объектов технологического комплекса, реконструкцию путевого развития на подходах к терминалам и в транспортных узлах в целом.

Большой интерес представляет проект создания в Московской области ТЛЦ "Белый Раст", непосредственное

участие в реализации которого принимает стратегический партнер ОАО «РЖД» - Deutsche Bank AG". Планируемый логистический центр будет занимать территорию более 100 гектаров, на которой разместятся контейнерный терминал мощностью 290 тысяч TEU в год, универсальный терминал для переработки грузов промышленного назначения, центр таможенного оформления грузов, а также административно-деловой центр. Учреждено акционерное общество по реализации и последующей эксплуатации ТЛЦ – ОАО «Белый Раст». Специалистами центра по с привлечением DB International GmbH подготовлено технико-экономическое обоснование указанного проекта и инвестиционные предложения потенциальным инвесторам.

ОАО «РЖД» создана центральная Дирекция по управлению терминально-складским комплексом железных дорог - филиалов РЖД. Дирекция будет консолидировать деятельность более 500 грузовых дворов РЖД, и заниматься оптимизацией структуры терминально-складских активов компании. Функции терминально-складского оператора возложены на учрежденную в 2010 г. новую дочернюю компанию холдинга - ОАО «РЖД – Логистика». «РЖД - Логистика» позиционирует себя как логистический провайдер, предоставляющий клиентам комплексные логистические услуги. Выходя на логистический рынок, РЖД заявляет о своих планах стать не только крупнейшей транспортной, но и одной из лидирующих международных логистических компаний.

Развитие логистической инфраструктуры в морских портах России на примере Северо-Западного региона

Объем перевозок грузов через морские порты России в 2010 г. составил свыше 450 млн. тонн. При этом 47% объема перевозок грузов морским транспортом приходится на Северо-Западный бассейн.

Одним из самых крупных инфраструктурных проектов европейского масштаба является проект строительства и развития морского торгового порта Усть-Луга. Порт Усть-Луга расположен практически на границе РФ и Европейского Союза. Строительство порта ведется на принципах государственно-частного партнерства. Заказчиком-застройщиком является ОАО «Компания Усть-Луга». Планируется, что к 2018 году порт Усть-Луга выйдет на полную мощность и будет переваливать ежегодно 180 млн. тонн грузов.

Морской порт Усть-Луга - ближайший к ЕС многофункциональный порт, расположенный в узловой точке на пересечении двух международных интермодальных транспортных коридоров: «Север-Юг» (Балтика, Черное и Каспийское море) и «Восток-Запад» (Европа-Азия). Он органично вписывается в транспортную сеть Северо-западного региона, который играет важную роль в организации транзитных перевозок грузов в рамках Европейской транспортной инфраструктуры.

Морской торговый порт (МТП) Усть-Луга строится как универсальный порт. Терминалы и профильные зоны различного назначения будут оказывать услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. Благодаря применению современных технологий и оборудования, терминалы способны выдерживать конкурентные сроки обслуживания.

В настоящее время в порту Усть-Луга действуют:

- Многофункциональный перегрузочный комплекс «Юг-2» (ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга»)
- Лесной терминал (ОАО «Лесной терминал «Фактор»)
- Универсальный перегрузочный комплекс (ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс»)
- Угольный терминал (ОАО «Ростерминалуголь»)
- Комплекс перегрузки технической серы (ОАО «Европейский серный терминал»)
- Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (ФГУП "Росморпорт")

На территории порта осуществляется строительство терминально-складского логистического центра (ТС ЛЦ). После реализации всех намеченных проектов морской торговый порт Усть-Луга планирует стать самым крупным и современным портом в Балтийском регионе.

Грузооборот порта Усть-Луга в 2010 составил 15 млн тонн. К 2018 году грузооборот порта планируется увеличить до 180 млн тонн различных грузов в год. Короткий период ледовой проводки судов является одним из конкурентных преимуществ порта Усть-Луга.

В строительство порта Усть-Луга по схеме государственно-частного партнерства уже вложено 90 млрд. рублей, в т.ч. 65 млрд. руб. – частный капитал. Проект «Усть-Луга» включает в себя развитие не только непосредственно самого порта, но и прилегающих к нему территорий, а также транспортной инфраструктуры. Строительство различных

объектов на территории морского торгового порта осуществляется Минтрансом РФ и дирекцией государственного заказчика - ОАО «Компания Усть-Луга».

В рамках реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» осуществлено строительство комбинированного многоцелевого грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса Усть-Луга – Балтийск – порты Германии (Мукран, Киль, Засниц).

Открытие паромного сообщения между Россией и Германией позволяет значительно сократить время доставки грузов и снизить транспортную составляющую в конечной цене продукции. Морской порт Балтийск является самым западным портом РФ, представляющим стратегический интерес для Калининградской области и России в целом. Основу порта составляет многофункциональный грузопассажирский паромный комплекс. В него входят действующий автопаромный терминал и завершённый строительством новый терминал в составе автомобильно-железнодорожной паромной линии Усть-Луга - Балтийск - порты Германии. В состав комплекса также входит строящийся причал для перегрузки контейнеров и генеральных грузов.

Особое место среди портов Северо-Западного бассейна РФ занимает **Мурманский морской торговый порт**, расположенный на восточном берегу Кольского залива Баренцева моря. Сегодня - это крупный мультимодальный транспортный узел, связавший воедино автомобильные, железнодорожные и морские пути сообщения с грузооборотом более 15 млн. тонн, со значительным потенциалом и хорошими перспективами для дальнейшего развития.

Мурманский морской торговый порт характеризуется следующими общими показателями: площадь территории - 104 га; количество причалов - 20; общая протяженность причалов - 3800 метров; глубины у причалов - до 15 метров; общая длина железнодорожных подъездных путей - 10,5 км; общий грузооборот превышает 12 млн. тонн. По объёму перевалки сухих грузов Мурманский порт прочно удерживает второе место в Северо-Западном регионе после порта в Санкт-Петербурге.

Современный Мурманский морской порт - один из крупнейших незамерзающих портов в РФ. Мурманский порт является портом приписки всех атомных ледоколов России. 15-го октября 2010 года Мурманск был официально объявлен особой экономической зоной (ОЭЗ). Основная цель создания ОЭЗ – обеспечение условий для развития мощной

транспортно-торговой инфраструктуры, привлечение инвестиций и в конечном итоге развитие социальной сферы.

Мурманский морской торговый порт является крупнейшим и практически единственным крупным перевалочным пунктом угля в Северном морском бассейне. Объем экспорта угля через Мурманск увеличился за последние годы с 217 тыс. тонн в 1995 г. до 6,7 млн. тонн в 2008 г., то есть более чем в 30 раз. Эффективно функционирует терминальный комплекс по перегрузке угля «Лавна», расположенный на территории Мурманского морского порта.

В рамках программы развития Мурманского транспортного узла разработан проект создания на территории ММТП координационного логистического центра (КЛЦ ТУ), обеспечивающего технологическое взаимодействие и координацию в работе смежных видов транспорта, функционирующих в транспортном узле. Помимо выполнения своих прямых координирующих функций, Мурманский КЛЦ ТУ призван стать пилотным объектом в реализации концепции ОАО «РЖД» формирования опорной сети КЛЦ в крупных транспортных узлах и морских портах России.

Другим крупным проектом развития ММТП является строительство контейнерного терминала. Площадь территории составит 67 гектаров. Пропускная способность терминала составит 760 тыс. TEU в год, из них 75% составят контейнеры транзитного направления и 25% – контейнеры экспортно-импортного направления. Срок реализации проекта составит 4-5 лет.

Точкой роста для Мурманского морского торгового порта может стать перспективный проект разработки Штокманского газоконденсатного месторождения, расположенного в шельфовой части Баренцева моря и являющегося одним из крупнейших газовых месторождений в мире.

Еще одно перспективное направление для роста грузооборота ММТП – развитие «Северного морского пути», который является кратчайшим морским путем между Европейскими и Азиатскими рынками. Так, расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогама (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12840 морских миль, а «Северным морским путем» — только 5770 морских миль.

Морской порт Мурманск находится на пути трех Евразийских международных транспортных коридоров: МТК «Север – Юг», МТК «Восток – Запад» и МТК «Северный

морской путь», что является несомненным конкурентным преимуществом порта при организации внешнеторговых перевозок, в том числе контейнерных из стран Юго-Восточной Азии в Европу и США.

Создание опорной сети терминалов и ЛЦ в рамках реализации Программы «Развитие транспортно-логистической системы в Московской области»

Развитие Московского транспортного узла в соответствии с мероприятиями подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» включает строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги и создание современной транспортно-логистической инфраструктуры Московского региона. Цель проектов – ликвидация «узких мест» на основных направлениях транзитных потоков, повышение качества транспортного обслуживания в регионе Москвы и ближнего Подмосковья, снятие перегрузки с сети магистральных дорог вблизи Московского автодорожного узла за счет перераспределения потоков движения. Финансирование строительства предполагается осуществить за счет средств федерального бюджета и бюджета Московской области, средств частных инвесторов на условиях государственно-частного партнерства.

Суммарная площадь терминально-складских объектов Московского региона, включающего в себя территорию Москвы и Московской области, на начало 2009 г. по данным консалтинговых компаний оценивается в 12 млн м². В последнее время происходил бурный рост рынка складских площадей, преимущественно – за счет высококачественных складских объектов, классов «А» и «В». В результате, общая площадь складских объектов класса «А» и «В» в Московском регионе на начало 2009 г. составила 4,9 млн м². В 2007 – 2008 гг. на рынке региона появились первые крупные комплексы общей площадью более 100 тыс. м² (в 2007 г. – ПЛК «Северное Домодедово» (558 тыс. м²), в 2008 г. – ТЛК «Томилино» (150 тыс. м²) и ЛП «Истра» (156 тыс. м²).

На сегодняшний день суммарная площадь объектов терминально-складского назначения, заявленная к реализации на территории Московского региона, составляет не менее 3,7 млн м². Только у 20% из общего объема строящихся и проектируемых объектов терминально-складского назначения в Московском регионе присутствует железнодорожная ветка, при этом в каждом из этих случаев существуют ограничения в ее использовании.

Следует отметить практическое отсутствие в Московском регионе крупных мультимодальных контейнерных терминалов с участием нескольких видов транспорта при совмещении технологии грузопереработки, что сдерживает развитие интермодальных перевозок грузов в унифицированных контейнерах и, соответственно, не способствует привлечению международных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации Московского региона.

По-прежнему актуальной является проблема вывода из Москвы на территорию Московской области контейнерных терминалов и грузовых дворов ряда железнодорожных станций. Большинство контейнерных терминалов, находящихся на территории Московской городской агломерации, не имеют возможностей для своего дальнейшего расширения и развития, отсутствуют надежные подъездные пути к ним.

Отсутствие достаточно развитой транспортно-логистической инфраструктуры в Московском транспортном узле, не позволяет в полной мере обеспечивать потребности региона в транспортных и складских услугах, не обеспечивает должный уровень сервисного обслуживания клиентуры, сдерживает реализацию внешнеторгового и транзитного потенциала и приводит к крупным как прямым, так и косвенным потерям в виде упущенной выгоды.

В настоящее время ОАО «ЦКАД» совместно с министерством транспорта Московской области разработана Программа «Развитие транспортно-логистической системы в Московской области на период до 2015 года», одобренная Правительством Московской области и Министерством транспорта РФ.

Программа предусматривает создание в Московском транспортном узле (МТУ) опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), обеспечивающих координацию и взаимодействие видов транспорта, консолидацию участников транспортно-распределительного процесса, высокий уровень сервисного обслуживания клиентуры, внедрение передовых логистических технологий, включая развитие интермодальных перевозок грузов в унифицированных контейнерах.

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.

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.

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 ЛЦ, площадью от 40-60 до 250-400 га, многие из которых будут интегрированы на основе новейших инновационных логистических технологий с индустриально-логистическими парками, технопарками и наукоградами.

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, терминально-логистические комплексы и логистические парки планируются к созданию в зоне ЦКАД: в Домодедовском, Каширском, Ступинском, Одинцовском, Наро-Фоминском, Ногинском, Коломенском, Подольском и Дмитровском районах 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.

Реализация проектов развития логистической инфраструктуры, предусмотренных в Программе, позволит привлечь дополнительные грузопотоки, поступающие в межрегиональном и международном сообщении.

Развитие транспортно-логистической системы Московской области предусматривает государственную поддержку в рамках подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 г. № 848.

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.

Проведенные расчеты на основе данных проектов аналогов позволили осуществить предварительную оценку эффективности реализации мероприятий Программы. При потребности в инвестициях на создание 30 объектов транспортно-логистической инфраструктуры на территории Московской области, составляющей порядка в 2,7 млрд. долл. США, совокупный интегральный эффект за 10-летний период оценивается в 7,5 млрд. долл. США при сроке окупаемости инвестиций 7-8 лет. Бюджетная эффективность в виде дополнительных поступлений в бюджеты всех уровней может составить 3,5 млн. долл. США. При этом дополнительно будет создано от 30 до 40 тыс. рабочих мест.

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 на принципах государственно-частного партнерства, направленных на создание единой интегрированной транспортно-логистической системы на территории Московского региона.

Список литературы

1. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. М.: ИД «Экономическая газета», 2011. – 305 с.
2. Прокофьева Т.А., Карнаухов С.Б., Архипов А.С.. Развитие логистической инфраструктуры в Московском транспортном узле: современное состояние, проблемы и перспективы. // Риск, 2011, № 4.
3. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: состояние вопроса, проблемы и перспективы. М.: Изд-во Эс-Си-Эм Консалтинг – Москва, 2011. – С. 80-104.