

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ДОКТРИНА СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА В РАЙОНЕ Г. УЛАН-УДЭ И ФОРМИРОВАНИЯ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ БУРЯТИЯ

Прокофьева Т.А., Президент Ассоциации «Логинвест», Вице президент Национальной Логистической Ассоциации (НЛА) России, д.э.н., профессор кафедры «Управление логистической инфраструктурой» Государственного университета «Высшая школа экономики» (ГУ ВШЭ),

Резер С.М., Генеральный директор Института проблем транспорта и логистики ВИНТИ РАН, Президент Гильдии экспедиторов, Заслуженный деятель науки и техники РФ, академик Академии транспорта РФ, д.т.н., профессор,

Сергеев В.И., Президент НЛА России, Президент Международного центра подготовки кадров в области логистики, заведующий кафедрой «Логистика и управление цепями поставок» ГУ ВШЭ, д.э.н., проф.

Стратегическая доктрина создания Логистического Центра в Улан-Удэнском транспортном узле и формирования интегрированной транспортно-логистической системы в Республике Бурятия направлена на обеспечение реализации Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия как инновационно-технологического, транспортно-коммуникационного и туристско-рекреационного комплекса мирового уровня.

Актуальность разработки стратегической доктрины создания Логистического центра в г. Улан-Удэ и формирования Бурятской региональной ТЛС определяется, прежде всего, высокой актуальностью темы логистики в современной России, как стратегического фактора обеспечения конкурентоспособности и устойчивого экономического роста страны, а также необходимостью решения в рамках реализации Транспортной стратегии России следующих задач:

- внедрение современных логистических технологий, обеспечивающих ускорение продвижения сквозных товароматериальных потоков и снижение транспортных издержек в конечной стоимости продукции;
- развитие мультимодальных и интермодальных перевозок грузов в контейнерах;
- модернизация логистической инфраструктуры мультимодальных транспортных узлов, входящих в систему национальных и международных транспортных коридоров;
- увеличение экспорта транспортно-логистических услуг и эффективная реализация транзитного транспортного потенциала России и ее регионов в глобальной системе МТК;
- повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и экспедиторов на основе организации логистического сервиса, соответствующего мировым стандартам;
- развитие Дальнего Востока и Забайкалья в качестве одного из основных стратегических приоритетов социально-экономического развития России.

Исключительно благоприятное геостратегическое положение Республики Бурятия и Улан-Удэнского транспортного узла на Транссибе с выходом на БАМ и МТК № 2 «Запад – Восток», а также имеющего выход через Монголию к транспортным коммуникациям Центрального Китая и далее к международным морским портам, обеспечивает реализацию геоэкономических интересов России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона, Юго-Восточной Азии и развития Евроазиатского экономического сотрудничества.

Создание в Улан-Удэнском транспортном узле крупного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) международного уровня будет способствовать реализации транзитного и экспортно-импортного потенциала Республики Бурятия, расширению устойчивых торгово-экономических связей с Монголией и Китаем, включая создание совместных предприятий и реализацию международных проектов, развитию и углублению процессов сотрудничества в рамках Сибирского федерального округа, Забайкальского макрорегиона и Дальнего Востока.

Все вышеперечисленные задачи могут быть успешно решены только при условии адекватного развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования в Республике Бурятия и других регионах Сибири и Дальнего Востока опорной сети логистических центров,

объединенных в региональные и межрегиональные интегрированные транспортно-логистические системы на основе формирования единого информационного, организационно-экономического, научно-технического, кадрового и нормативно-правового обеспечения.

В настоящее время Республика Бурятия представляет собой регион с узкой специализацией экономики (98% промышленного производства северо-запада Бурятии приходится на золотодобычу и лесозаготовки), но имеющий высокий природно-ресурсный потенциал и исключительно благоприятное геополитическое положение в системе национальных и международных транспортных коридоров, реализации которого препятствует дефицит транспортной и логистической инфраструктур.

Высока доля Республики Бурятия в балансовых запасах природных ресурсов Российской Федерации: Бериллий – 80%, Цинк – 48%, Молибден – 37%, Вольфрам – 27%, Свинец – 24%, Уран – 20%, Нефрит – 98%, Флюорит – 16%, Асбест – 16%.

Обладая высоким природно-ресурсным потенциалом и выгодным геоэкономическим положением в системе национальных и международных транспортных коридоров, Республика Бурятия имеет широкие возможности для перехода в ближайшей перспективе от дотационного бюджета к эффективной конкурентоспособной экономике инновационного типа.

Перспективы развития Республики Бурятия как стратегически значимого региона для Российской Федерации связаны с решением следующих стратегических задач:

- Разработка значительного природно-ресурсного потенциала Республики.
- Транспортное освоение территории и снижение пространственных дисбалансов.
- Внедрение инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных комплексов (ИПТК) и особых экономических зон (ОЭЗ).
- Развитие логистической инфраструктуры и формирование Бурятской региональной транспортно-логистической системы (БР ТЛС).
- Реализация экспортно-импортного, транзитного и туристско-рекреационного потенциала Республики.
- Развитие государственно-частного партнерства и привлечение инвестиций крупных российских и иностранных компаний.
- Расширение сотрудничества с регионами СФО, Забайкалья и ДФО, а также с соседними государствами – Монголией и Китаем.

Опорными инфраструктурными элементами транспортного комплекса Республика Бурятия, обеспечивающими транспортные связи региона с другими регионами России, европейскими странами и странами АТР и Юго-Восточной Азии, являются:

- Транссибирская железная дорога, ее магистральное ответвление – ТS-8 «Улан-Удэ – Наушки - Улан-Батор» и Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.
- Автомобильные дороги федерального значения М-55 «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита) и А-165 Улан-Удэ – Кяхта (как часть международной автомагистрали "Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин"), автомагистраль республиканского значения – Баргузинский тракт, проходящий вдоль восточного побережья озера Байкал.
- Международный аэропорт «Мухино» (г. Улан-Удэ).

Проведенный SWOT-анализ геополитического положения и состояния транспортного комплекса Республики Бурятия позволил выявить сильные и слабые стороны региона, существующие угрозы и открывающиеся возможности для перспективного развития Республики.

Безусловно, сильными сторонами геополитического положения Республики Бурятия являются:

1. Высокий транзитный потенциал Республики Бурятия.
2. Близость Республики к быстроразвивающимся странам АТР и ЮВА.
3. Наличие тесных и устойчивых торговых и транспортно-экономических связей Республики Бурятия с Монголией и Китаем.

4. Высокий экологический и туристско-рекреационный потенциал территории Республики Бурятия.
5. Намечаемые значительные объемы нового транспортного строительства в Республике в связи с масштабным промышленным освоением природных ресурсов Бурятии в рамках реализации инвестиционного проекта развития Забайкалья.

К слабым сторонам следует, прежде всего, отнести:

1. Низкую плотность сети дорог и неравномерность транспортной освоенности территории.
2. Высокий уровень износа основных фондов на всех видах транспорта.
3. Неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры.
4. Экологические ограничения, влияющие на экономику Республики.
5. Сходство потенциальных конкурентных преимуществ Бурятии с соседними субъектами Российской Федерации - Иркутской и Читинской областями.

В качестве возможной угрозы благоприятному геополитическому и геоэкономическому положению Республики и перспективам развития транспортного комплекса Бурятии рассматриваются следующие факторы:

1. Возможные негативные последствия вступления России в ВТО.
2. Конъюнктурный спад спроса на продукцию местного производства.
3. Дальнейший отток инвестиций в сырьевые отрасли Республики.
4. Принятие на федеральном уровне программных и нормативно-правовых документов без учета экономических интересов Республики.
5. Опережающая модернизация транспортных коридоров на юге, в обход российских границ.

Продолжающийся экономический рост и политическая стабильность в России открывают широкие возможности перед регионами страны, в том числе и перед Бурятией, для реализации своих конкурентных преимуществ.

Факторами, способствующими обеспечению прорыва в уровне социально-экономического развития Республики Бурятия являются:

1. Экономический рост и политическая стабильность в России.
2. Разработка и реализация совместных инфраструктурных проектов с Монголией и Китаем.
3. Развитие сотрудничества в рамках СФО и в Прибайкальском регионе.
4. Реализация программы социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья, а также инвестиционного проекта комплексного развития Забайкалья.
5. Развитие новых производств на базе инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных комплексов.
6. Развитие логистической инфраструктуры и формирование интегрированной ТЛС в Республике Бурятия.
7. Создание нового МТК «Улан-Удэ – Улан-Батор - Центральный Китай – порты ЮВА».

Преимущества геополитического положения Улан-Удэнского транспортного узла и Республики Бурятия, имеющей общую границу с Монголией и кратчайшее сообщение с Пекином и Сеулом очевидны.

В условиях глобализации экономики, создания крупных транснациональных корпораций и интеграции транспорта ряда государств в мировую транспортную систему идет интенсивный процесс формирования международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих ускоренное продвижение крупных товароматериальных потоков между различными странами и континентами на основе внедрения современных логистических технологий доставки грузов.

Одной из главных задач евроазиатской транспортной политики является создание единой глобальной транспортной сети XXI века, формирование и развитие которой непосредственно

связано с ростом интермодальных и мультимодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам.

Целью формирования и развития МТК на территории России является:

- обеспечение условий для повышения надежности и эффективности российских внешнеторговых перевозок;
- вовлечение дополнительных транзитных грузопотоков на транспортные коммуникации страны;
- привлечение отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры;
- создание условий для ускорения развития регионов страны, расположенных в зоне тяготения к трассам МТК;
- обеспечение интеграции российского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы в качестве равноправного партнера.

Развитие экспорта транспортных услуг, использование транзитного потенциала России рассматриваются в качестве столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров.

В условиях глобализации мировой экономики одним из крупных источников доходов России и, прежде всего регионов Сибири и Дальнего Востока может стать использование выгод их экономико-географического положения между тремя бурно развивающимися центрами мирохозяйственной системы: Северной Америкой, Европейским Союзом и странами АТР.

Первостепенное геополитическое и социально-экономическое значение приобретает развитие транспортного комплекса Сибири и Дальнего Востока, обеспечение надежных связей со всеми регионами страны, вовлечение в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и приток в эти районы трудоспособного населения, резкий подъем экономики и увеличение ВВП, устойчивое развитие Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации.

Геополитические интересы России потребовали объявления Байкальского макрорегиона и Дальнего Востока стратегическими регионами России, для которых должны быть созданы центры притяжения товароматериальных, информационных, людских и финансовых потоков.

Геоэкономические предпосылки создания МТЛЦ в районе г. Улан-Удэ

Исключительно благоприятное геополитическое положение Улан-Удэнского транспортного узла непосредственно на Транссибе на пути следования крупных товароматериальных потоков по МТК № 2 в направлении Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион – Центральная и Юго-Восточная Азия, наличие устойчивых торговых, культурных и транспортно-экономических связей с Монголией и центральным Китаем, намечаемое в рамках реализации инвестиционного проекта развития Забайкалья строительство Трансбайкальской железнодорожной магистрали, соединяющей Транссиб и БАМ, а также имеющиеся перспективы создания нового Евроазиатского МТК «Улан-Удэ – Наушки (Кяхта) - Улан-Батор – Центральный Китай – порты Юго-Восточной Азии» создают объективные предпосылки целесообразности формирования в районе г. Улан-Удэ крупного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) международного ранга с терминальными комплексами, центрами оптовой торговли и дистрибуции, инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания.

Улан-Удэнский МТЛЦ будет предоставлять клиентам следующие основные виды услуг:

- Содействие таможенной очистке грузов. Оформление таможенной декларации и товарно-сопроводительных документов.
- Погрузо-разгрузочные работы.
- Ответственное хранение грузов в закрытых автоматизированных складских комплексах класса А и В, в т.ч.: скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах; товаров народного потребления; сухих продуктов питания; подакцизных товаров; машиностроительной, электронной и др. продукции.
- Хранение тяжеловесных, лесных, строительных и других крупногабаритных грузов на открытых площадках.
- Сортировка грузов и формирование отправок.

- Хранение контейнеров на мультимодальном контейнерном терминале.
- Ремонт и обмен контейнеров.
- Предоставление охраняемой стоянки для большегрузных автомобилей.
- Услуги станции технического обслуживания автомобилей.
- Услуги автотранспортного предприятия: перевозка и экспедирование грузов под таможенным контролем (услуги таможенного перевозчика); подвоз-развоз грузов малотоннажным подвижным составом клиентам.
- Сдача помещений в аренду: банку и центру сертификации товаров; бизнес-центру, под офисы и торговые представительства, комнаты отдыха гостиничного типа, почте и телеграфу, столовой и кафе.
- Комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры, включая доставку грузов по технологии «just in time» и «от двери до двери».
- Организация мульти-и интермодальных перевозок грузов в контейнерах с участием всех видов магистрального транспорта.
- Предоставление банковских услуг, услуг центра сертификации товаров, страховых компаний, службы безопасности.
- Информационно-логистическое сопровождение перевозочного процесса, контроль и слежение за продвижением грузов, контейнеров и подвижных транспортных средств.
- Услуги Консалтингово-аналитического и Инновационно-технологического центров по выбору рациональных видов транспорта, подвижных транспортных средств, оптимальных маршрутов транспортировки, внедрению новейших сквозных логистических технологий доставки грузов, обеспечению координации и взаимодействия видов транспорта, рационализации складских запасов, управлению цепями поставок.
- Услуги Технопарка по обеспечению внедрения новейших инновационных технологий в производство продукции, торговлю и сферу услуг на основе интеграции науки, основного производства и сервисного обслуживания потребителей.
- Услуги Федерального выставочного комплекса «Европа – Азия», организация международных выставок, семинаров, круглых столов, конференций и симпозиумов по актуальным проблемам развития транспортной логистики, обмену научным и практическим опытом организации системы грузо- и товародвижения, управления цепями поставок, расширению международных торгово-экономических, научных и культурных связей.
- Услуги туристических агентств по организации отдыха и обслуживанию приезжающих в Республику иностранных туристов и гостей из других регионов России.
- Услуги Логистического центра ответственности за охрану окружающей среды.

Рекомендуемую организационно-функциональную структуру мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), предлагаемого к формированию на территории Республики Бурятия в районе города Улан-Удэ, целесообразно создавать на коммерческой корпоративной основе по типу холдинга.

Формируемые на базе мультимодальных терминальных комплексов, в крупных общесетевых транспортных узлах, мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), обслуживаемые несколькими видами транспорта при совмещении технологии грузопереработки, создаются, как правило, на коммерческой корпоративной основе, что обеспечивает интеграцию независимых транспортных, посреднических, производственных (крупных грузоотправителей), банковских, торговых, сервисных и других компаний в рамках объединенной организационно-экономической структуры МТЛЦ, предпочтительно холдингового типа.

Основные технико-экономические показатели функционирования и развития Улан-Удэнского МТЛЦ, определенные по проектам-аналогам.

Общая площадь территории, занимаемой Улан-Удэнским МТЛЦ, составляет порядка 40-50 га; площадь складских помещений – 150 тыс. кв. м; площадь мультимодального контейнерного терминала – 4,5 га.

Объем грузопереработки при выходе МТЛЦ на проектную мощность составит 2,5 – 3 млн. тонн в год.

Потребность в инвестициях оценивается в 135,6 млн.долл., в т. ч. : вложения в основные средства (здания складов и оборудование, контейнерный терминал, СТОА, АТП, гостиница, офисное и административное здание и др.) – 109 млн.долл.; проектные работы – 5 млн.долл.; внешняя инфраструктура и непредвиденные затраты – 12, 7 млн.долл., вложения в оборотные средства и замена выбывающих основных фондов – 8, 9 млн.долл.

Выручка от реализации услуг МТЛЦ при выходе на проектную мощность оценивается в 735,6 млн. долл. При себестоимости (эксплуатационных расходах) – 305, 1 млн. долл. балансовая прибыль составит 430,5 млн. долл. в год.

Срок окупаемости инвестиций в создание МТЛЦ оценивается порядка 6,5 лет. Дополнительно будет создано порядка 1,5 тыс. рабочих мест.

Создание в Улан-Удэнском транспортном узле крупного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) международного уровня, обеспечивающего сервисное обслуживание экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов, следующих в интермодальном сообщении по системе Евроазиатских МТК, явится началом и инфраструктурной основой формирования Бурятской региональной транспортно-логистической системы.

Развитие и размещение терминальных комплексов и МТЛЦ на территории Республики Бурятия

С учетом проведенного районирования муниципальных образований, выделенных типов районов, с соответствующим уровнем развития и характером специализации на территории Республики Бурятия рекомендованы к развитию и размещению 9 многофункциональных транспортно-логистических комплексов средней мощности грузопереработки и один крупный МТЛЦ международного ранга для обслуживания преимущественно экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, следующих по Транссибу и МТК № 2 «Запад – Восток», а также по вновь формируемому МТК «Улан-Удэ – Наушки (Кяхта) – Улан-Батор – Пекин – порты ЮВА», предлагаемый к созданию в Улан-Удэнском транспортном узле на базе грузовой железнодорожной товарной станции, автомобильного таможенного терминала и международного аэропорта «Мухино».

По мере расширения торговли и роста товарных потоков в направлении Улан-Удэ – Кяхта (Наушки) – Улан – Батор и далее в Китай и к юго-восточным портам других государств Юго-Восточной Азии, а также в сторону Европы может сформироваться крупная Южная логистическая платформа РБ, в состав которой войдут:

- Международный МТЛЦ в районе г. Улан-Удэ;
- МТЛЦ в районе железнодорожной станции Наушки и торгового центра Кяхта с мультимодальным терминалом, центром приграничного сотрудничества и формированием свободной таможенной зоны;
- ТЛЦ, создаваемые в Гусиноозерске и Селенгинске для обслуживания промышленного производства и потребностей населения в товарах народного потребления.

На рис. 3 представлена предлагаемая принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ на территории Республики Бурятия.

Крайне актуальным является создание МТЛЦ во втором по величине городе Республики Бурятия – Северобайкальске, а также в транспортных узлах в зоне БАМ - Таксимо и Новый Уоян. Представляется целесообразным строительство МТЛЦ (воздушно-автомобильного) на базе аэропорта в поселке Богдарин.

Очевидно, потребуются строительство мультимодального пассажирского ТЛЦ в морском порту Турка для обслуживания ОЭЗ туристско-рекреационного типа и прибывающих на территорию Республики Бурятия туристов, а также создание в составе ТЛЦ логистического центра ответственности за охрану окружающей среды.

Проектная мощность и ориентировочная потребность в инвестициях на создание опорной сети терминальных комплексов и транспортно-логистических центров на территории Республики Бурятия, составленная на основе технико-экономических показателей проектов-аналогов, представлена в таблице 1.

Таблица 1

Проектная мощность мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), предлагаемых к развитию и размещению в Тюменской области*

№ п/п	Размещение транспортно-логистических центров и терминальных комплексов	Проектная мощность		Суммарная потребность в инвестициях, млн. \$
		тыс. т/год	т/сут	
Крупные мультимодальные ТЛЦ				
1	Улан-Удэ	2500	4750	120.0
2	Наушки — Кяхта	850	1900	65.0
3	Северобайкальск	650	1400	50.0
Средние по мощности терминальные транспортно-логистические комплексы (ТЛК)				
4	Гусиноозерск	400	800	25.0
5	Селенгинск	300	600	15.0
6	Погранпереход Монды-Ханк	250	400	15.0
7	Сосново-Озерское	300	600	20.0
8	Новый Уоян	400	800	30.0
9	Таксимо	300	600	25.0
10	Богдарин	250	400	20.0
ИТОГО		6200	12250	385.0

Стратегия формирования Бурятской РТЛС

Стратегия формирования транспортно-логистической системы на территории Республики Бурятия заключается в создании опорной сети логистических терминалов и МТЛЦ, объединенных в интегрированную региональную транспортно-логистическую систему (РТЛС) на основе формирования единого информационного пространства, единого правового поля, сквозных инновационных технологий, основанных на принципах интегрированной логистики, обеспечивающих непрерывность продвижения товароматериальных и сопутствующих потоков, снижение совокупных затрат в цепи поставок от грузоотправителя до грузополучателя и максимальный синергетический эффект.

Под региональной транспортно-логистической системой (РТЛС) понимается совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящая из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов - звеньев региональной товаропроводящей сети, обеспечивающих реализацию общей цели функционирования системы, согласованной с обще региональными социально-экономическими целями, и получение максимального синергетического эффекта на основе интеграции товароматериальных, сервисных, информационных и финансовых потоков.

В Стратегии социально-экономического развития Республики Бурятия намечен переход от отраслевой системы управления к кластерной политике, основанной на комплексном инновационном подходе к интеграции науки, производства, торговли, транспорта, сферы обслуживания.

В рамках разработки аналитической части Концепции выявлены объективные предпосылки экономической и геополитической целесообразности формирования на базе Улан-Удэнского транспортного узла Бурятской региональной транспортно-логистической системы (БР ТЛС), построенной по типу инновационного транспортно-логистического кластера, в котором в качестве интегратора участников и партнеров БР ТЛС выступают товароматериальный и сопутствующие потоки, сквозные инновационные

* Приводимые в таблице данные по проектной мощности терминальных комплексов и МТЛЦ, а также потребности в инвестициях на их создание носят ориентировочный, иллюстративный характер, составлены на основе данных проектов-аналогов в Московском транспортном узле, в Тюменской и Иркутской областях и требуют уточнения и детальной проработки при разработке инвестиционных проектов и программ развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории Республики Бурятия.

технологии организации транспортно-логистического процесса, общие цели ведения бизнеса, согласованные со стратегией социально-экономического развития Республики Бурятия.

Объективные предпосылки целесообразности создания Бурятской региональной транспортно-логистической системы (БР ТЛС) формируют комплексные внешнеэкономические факторы макроэкономического, технологического и институционального характера, формирующие.

Факторы внутренней среды, способствующие формированию БР ТЛС как прототипа инновационного транспортно-логистического кластера:

- Благоприятное геополитическое положение г. Улан-Удэ. Близость Республики к активно развивающимся странам АТР.
- Высокий экологический потенциал территории озера Байкал, как объекта мирового природного и экологического наследия.
- Создание в Прибайкальском районе особой экономической зоны туристско-рекреационного типа и развитие туристического бизнеса.
- Переход от отраслевой системы управления к преимущественно кластерной политике управления.
- Комфортный этносоциальный климат. Наличие свободной рабочей силы. Относительно высокий образовательный уровень.
- Наличие крупных промышленных предприятий с элементами высокотехнологичных производств.
- Крупные запасы минерально-сырьевых, лесных и топливно-энергетических ресурсов национального и международного значения.
- «Транзитные возможности» национального и международного масштаба.
- Устойчивые торговые связи с Монголией и рядом провинций Китая. Высокий потенциал для создания совместных предприятий и реализации международных проектов.
- Наличие городской и республиканской информационной сети.
- Развитие процессов сотрудничества в рамках Сибирского федерального округа и Прибайкальского региона.

Модель организационно-функциональной структуры региональной транспортно-логистической системы, предлагаемой к формированию в Республике Бурятия, включает комплекс функциональных и обеспечивающих подсистем, интегрированных товароматериальным потоком.

Основные функциональные подсистемы, элементы и звенья БР ТЛС

Функциональные подсистемы условно изображены в виде трех взаимосвязанных блоков, представленных на схеме:

- логистической и производственной инфраструктурой Улан-Удэнского транспортного узла, расположенного на территории Республики, обеспечивающего входы и выходы из РТЛС, магистральные и местные перевозки грузов и их доставку конечному потребителю;
- компаниями логистическими посредниками – организаторами системы грузо-и товародвижения в регионе и за его пределами;
- региональными распределительными центрами, в которых осуществляется координация и взаимодействие видов транспорта, концентрация грузопотоков, грузопереработка, сервисное обслуживание товароматериальных потоков и их последующее распределение по направлениям перевозки и группам обслуживаемой клиентуры.

В состав функциональных элементов Улан-Удэнского транспортного узла, наряду с объектами производственной и логистической инфраструктуры, входят региональные управления (отделения) магистральными видами транспорта, функционирующими в транспортном узле.

Терминальные комплексы (ТК) и мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ) являются основными системообразующими элементами РТЛС, обеспечивающими скоординированное взаимодействие всех участников региональной транспортно-распределительной системы, а также интеграцию транспортных, товароматериальных, сервисных, информационных и финансовых потоков.

Как свидетельствует зарубежный и передовой отечественный опыт, в современных условиях расширения торгово-экономических связей и интернационализации транспортных, товарных, сервисных и информационных потоков, ТК и МТЛЦ, размещаемые в крупных мультимодальных транспортных узлах, являются не только центрами концентрации крупных грузопотоков и больших масс товара, но и по своему функциональному назначению становятся центрами сосредоточения бизнеса и интеграции компаний производителей продукции, перевозчиков, экспедиторов, торговых посредников, банковских структур, страховых компаний, индустрии сервиса и ряда других направлений деятельности по обслуживанию транспортно-

распределительного процесса. В этом плане **крупные ТК и МТЛЦ рассматриваются как стратегические точки роста экономики государств – участников глобальных транспортно-логистических систем.**

К обеспечивающим подсистемам, выполняющим в основном поддерживающие и одновременно интегрирующие функции в БР ТЛС, относятся: интегрированная региональная информационная подсистема, обеспечивающая информационно-логистическое сопровождение потоково-процессовой деятельности в регионе и за его пределами; подсистема финансового обеспечения функционирования и развития БР ТЛС, представленная отечественными и зарубежными банковскими структурами, лизинговыми компаниями, финансовыми пулами и финансово-промышленными группами и другими финансовыми институтами; подсистема научно-технического и кадрового обеспечения, функционирование которой направлено на создание научно-технического и кадрового потенциала в области логистики региональных транспортно-распределительных систем; нормативно-правовое обеспечение с подсистемой государственной поддержки и регулирования.

Механизм реализации Концепции формирования ТЛС в Республике Бурятия

В основу построения организационной структуры управления функционированием и развитием БР ТЛС положена ее организационно-функциональная структура, состоящая из функциональных и обеспечивающих подсистем.

Механизм управления формированием и развитием интегрированной транспортно-логистической системы в Республике Бурятия включает совокупность последовательных программных мероприятий:

1. Разработка на базе основных положений Концепции региональной целевой программы создания интегрированной транспортно-логистической системы в Республике Бурятия и утверждение ее Правительством Республики.
2. Разработка и мониторинг реализации инвестиционных проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории Республики Бурятия.
3. Формирование организационной структуры управления функционированием и развитием БР ТЛС.
4. Создание интегрированной региональной информационно-управляющей подсистемы.
5. Формирование подсистемы нормативно-правового обеспечения с использованием механизма государственной поддержки и регулирования.
6. Разработка подсистемы финансового обеспечения реализации инвестиционных проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры с применением механизма государственно-частного партнерства.
7. Создание подсистемы научно-технического и кадрового обеспечения функционирования и развития БР ТЛС, включая создание Бурятского филиала МЦЛ ГУ ВШЭ в составе Бурятского Государственного Университета.

Создание и функционирование БР ТЛС основано на развитии логистического управления процессом грузо-и товародвижения и требует создания эффективной системы государственной поддержки и регулирования, а также формирования соответствующих органов управления функционированием и развитием региональной транспортно-логистической системы.

Управление такой сложной и широко разветвленной системой, как РТЛС, оказывающей воздействие на развитие практически всех отраслей хозяйственного комплекса региона и России в целом, должно носить трехуровневый характер: федеральный, региональный и местный. При этом потребуются четкое разграничение функций и полномочий между органами управления разных уровней, согласованное принятие совместных решений в сфере взаимных интересов.

Необходимо также учитывать специфику рыночной экономики, предусматривающую, прежде всего соблюдение взаимовыгодных условий сотрудничества, создание единой системы экономико-правовых взаимоотношений участников интегрированной логистической системы грузодвижения на основе согласования их интересов путем достижения экономических компромиссов и перераспределения совокупного синергетического эффекта между субъектами системы.

Особое место в организационной структуре управления интегрированной БР ТЛС, формирующейся на базе Улан-Удэнского транспортного узла, занимают региональные органы управления и Правительство Российской Федерации, представленные на схеме: региональными Управлениями транспорта и связи, потребительского рынка, внешнеэкономических связей, науки и технологий; Министерством транспорта Российской Федерации (функциональными Департаментами и агентствами по видам транспорта); ОАО «Российские железные дороги» (Бурятским отделением Восточно-Сибирской железной дороги, проходящей по территории Республики); Государственным таможенным комитетом (Бурятским региональным таможенным управлением), осуществляющими свои управленческие функции через Межведомственный Координационный Совет по транспортной логистике и Исполнительную дирекцию ОАО «Корпорация Бурятская региональная транспортно-логистическая система», открытую для вхождения всех субъектов системы и функционирующую на коммерческой основе.

Для ускорения создания БР ТЛС, повышения экономической заинтересованности и ответственности за результаты ее функционирования и развития, целесообразна постановка вопроса о создании в Республике ОАО «Корпорация Бурятская региональная транспортно-логистическая система» на корпоративной основе по принципу холдинговой компании с участием всех заинтересованных структур, с включением в ее состав структурных подразделений по маркетингу, логистике, финансовому менеджменту, информационным технологиям, развитию производственно-технической и технологической базы для реализации логистических технологий грузо- и товародвижения в Республике Бурятия.

Для обеспечения формирования и эффективного функционирования и развития Бурятской региональной транспортно-логистической системы (БР ТЛС) целесообразна организация стратегического взаимодействия с международными, федеральными и региональными логистическими программами и системами.

Прежде всего, необходимо установление партнерских взаимовыгодных отношений БР ТЛС с логистическими субъектами и системами, формирующимися на территории Забайкалья и Сибирского федерального округа.

Создание механизма управления формированием и развитием региональных транспортно-логистических систем основано на формировании, наряду с объектами логистической инфраструктуры, единого организационно-экономического, информационного, нормативно-правового и кадрового обеспечения функционирования и развития РТЛС с разработкой и реализацией соответствующих подсистем.

Многофункциональность и своеобразие деятельности РТЛС, с одной стороны, и необходимость эффективного взаимодействия территорий с транспортно-распределительными структурами с другой, требуют создания надежных механизмов координации. Сегодня решение этой проблемы возможно через координацию деятельности транспорта, терминалов и других структур товародвижения и территорий, осуществляемую в рамках единого информационного пространства. Единое информационное пространство рассматривается в качестве стратегической цели, на достижение которой должна быть направлена подпрограмма информационного обеспечения БР ТЛС.

Внедрение региональной интегрированной системы информационного обеспечения перевозок грузов, имеющей прямое взаимодействие с автоматизированными системами управления видов транспорта, а также других участников перевозочного процесса будет способствовать обеспечению координации и взаимодействия в работе смежных видов транспорта и повышению эффективности функционирования Улан-Удэнского транспортного узла.

Считали бы целесообразным также предложить открыть в г. Улан-Удэ филиал Международного центра подготовки специалистов в области логистики ГУ «Высшая школа экономики». Такие филиалы уже успешно функционируют в ряде городов России и СНГ. Бурятский филиал МЦЛ ГУ ВШЭ может быть создан, в частности, на базе Бурятского Государственного университета в качестве его структурного подразделения на коммерческой основе.

Перспективы формирования и развития транспортно-логистической системы Республики Бурятия, новое качество ее роста будет непосредственно связано со сроками и темпами осуществления нового транспортного строительства на территории Республики и в соседних регионах, включая строительство опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием.

С позиции вовлечения в эксплуатацию дополнительных источников природных ресурсов, развития местной промышленности и формирования интегрированных производственно-

транспортных зон (ИПТЗ), первостепенную роль будет играть сооружение Трансбайкальской магистрали Могзон – Новый Уоян, соединяющей Транссиб и БАМ, а также железнодорожных подходов к перспективным месторождениям полезных ископаемых, в частности, к Холоденскому ГОКу с его уникальным свинцово-цинковым месторождением.

С точки зрения перспективных возможностей Бурятии в расширении внешнеэкономических связей и реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала Республики, определяющее значение будет иметь, наряду с привлечением дополнительных товароматериальных потоков на Транссиб, электрификация железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки, строительство контейнерного терминала в Наушках и модернизация Улан-Баторской железной дороги при непосредственном участии в качестве партнера и инвестора ОАО «РЖД», имея в виду не только расширение торгово-экономических и культурных связей с Монголией, но и практически неограниченный рынок сбыта топливно-энергетических ресурсов России в Китай и страны ЮВА и поставок разнообразной товароматериальной продукции из Китая в Россию и транзитом через нее в Европу.

ЗАДАЧИ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

1. Обеспечение транспортной доступности к месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам Республики.
2. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в зоне БАМ и формирование Северо-Бурятской ИПТЗ.
3. Создание инфраструктуры для наращивания промышленного потенциала с рассредоточением его по территории республики
4. Развитие производственной и транспортно-логистической кооперации с соседними регионами.
5. Повышение инвестиционной привлекательности территории
6. Повышение социальной привлекательности региона
7. Повышение туристической привлекательности региона

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ИНИЦИИРУЕТ ФОРМИРОВАНИЕ В РЕСПУБЛИКЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН НЕСКОЛЬКИХ ТИПОВ:

1. Туристско-рекреационная ОЭЗ в Прибайкальском районе с объектами посещения в различных районах Республики.
2. Портовая ОЭЗ на базе международного Улан-Удэнского аэропорта.
Южно-Бурятская транспортно-логистическая ОЭЗ на базе Улан-Удэнского МТЛЦ и транспортно-логистических комплексов МПП Кяхта и Наушки.
3. Северо-Бурятская экспортно-промышленная ОЭЗ на базе Северобайкальского промышленного узла

ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ КАК ФАКТОР ПРОРЫВНОГО ХАРАКТЕРА РАЗВИТИЯ БУРЯТИИ

Цели создания и развития ОЭЗ в Республике Бурятия:

1. Перевод производственного потенциала на новый технологический уровень.
2. Создание экспортного потенциала с высокой добавленной стоимостью.
3. Наращивание в республике высокоэффективного трудового потенциала на национальной основе.
4. Формирование Байкальского туристско-делового и транспортно-логистического центра Евроазиатского масштаба.
5. Максимальная переориентация международных евроазиатских грузовых потоков на транспортную сеть Республики Бурятия
6. Обеспечение инвестиционной достаточности социально-экономического развития Республики Бурятия.
7. Развитие промышленного производства, отвечающего высоким экологическим ограничениям.

СЕВЕРО-БУРЯТСКАЯ ОЭЗ, НОВО-УОЯНСКИЙ ТРАНСПОРТНО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЗЕЛ ОБЕСПЕЧАТ:

1. Повышение эффективности бурятского участка БАМ и перспективной Трансбайкальской магистрали.
2. Формирование новых промышленных узлов и Северо-Бурятской интегрированной промышленно-транспортной зоны (ИПТЗ) на линии нового Северного широтного экономического пояса России на участке между Северо-Иркутской и Северо-Читинской ИПТЗ.
3. Создание компактных поселений с высокими стандартами обустроенности территории.

СОЧЕТАНИЕ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ТЛС И ОЭЗ В РЕСПУБЛИКЕ БУРЯТИЯ ПОЗВОЛИТ:

1. Ускоренными темпами реализовать этап догоняющей индустриализации
2. Обеспечить эшелонированный переход на инновационный путь развития:
 - в промышленном производстве,
 - в промышленном, транспортном и жилищном строительстве,
 - в сфере транспортной логистики и логистического сервиса,
 - в подготовке кадрового состава
3. Расширить инвестиционные возможности республики

Создание интегрированной транспортно-логистической системы на территории Республики Бурятия и формирование особых экономических зон различного типа явится основным механизмом, направленным на сокращение сроков достижения стратегической цели Республики Бурятии – обеспечение долгосрочной конкурентоспособности экономики и повышение качества жизни населения.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Создание в Республике Бурятия опорной сети МТЛЦ и терминальных комплексов явится необходимыми точками роста экономики Республики, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Создание региональной транспортно- логистической системы в республике Бурятия обеспечит:

- Сокращение транспортных расходов на 10%–20%.
- Уменьшение расходов на погрузо–разгрузочные операции, хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15%–30%.
- Снижение общих логистических издержек на 18%–35 %.
- Ускорение оборота материальных ресурсов на 20%–40%.
- Снижение запасов материальных ресурсов и готовой продукции в среднем на 50%.
- Осуществление расширенного регионального воспроизводства.
- Максимальное использование внутренних резервов и возможностей Республики Бурятия.
- Приток инвестиций на развитие инфраструктуры, увеличение предпринимательского и производительного потенциала Республики.
- Формирование конкурентоспособного регионального рынка товаров и услуг.
- Расширение участия Республики Бурятия в национальном и международном разделении труда.
- Скоординированное взаимодействие видов транспорта и других участников логистической цепи поставок на основе сквозных логистических технологий организации перевозочного процесса.
- Ускорение товарооборота при снижении совокупных затрат в дистрибьюции.
- Создание на территории Республики и других смежных областей СФО системного и высоко прибыльного бизнеса на основе интеграции в рамках функционирования МТЛЦ и РТЛС транспортных, транспортно-экспедиционных, информационных, консалтинговых, инновационных, страховых компаний, банковских и других финансовых структур, крупных производителей (грузоотправителей и грузополучателей), малого и среднего бизнеса, частных предпринимателей, государственных структур федерального, регионального и муниципального уровней.

- Повышении эффективности функционирования транспортного комплекса Республики Бурятия.

Развитие в зонах тяготения к российской части МТК сети МТЛЦ и формирование на их основе региональных транспортно-логистических систем **сопровождается мультипликативным эффектом**, который будет проявляться в других отраслях экономики: в строительном комплексе; в сфере оптовой и внешней торговли; банковского и производственно-технического обслуживания; производстве оборудования для терминалов; развитии региональных рынков товаров и услуг, информационных и телекоммуникационных систем и, в конечном итоге, - **в увеличении валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны.**

По предварительной оценке, осуществленной на основе данных проектов-аналогов, формирование Бурятской региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) потребует порядка 1,0-1,5 млрд. долл. США (25–37 млрд. руб.) инвестиций, в том числе на развитие транспортно-логистической инфраструктуры –500–800 млн. долл. США (12,5–20,0 млрд.руб.).

Интегральный экономический эффект за 10-ти летний период оценивается порядка 7-8 млрд. долл. США (175–200 млрд. руб.) при сроке окупаемости инвестиций в 6,5–7 лет.

При этом дополнительно в регионе будет создано 10-12 тыс. новых рабочих мест.