

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ – СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ В СИСТЕМЕ ЕВРОАЗИАТСКИХ МТК

Прокофьева Т.А., д.э.н., профессор Государственного университета «Высшая школа экономики», Главный научный сотрудник ОАО «ИТКОР», Президент Ассоциации «ЛОГИНВЕСТ», Вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России

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.

Устойчивое функционирование транспорта на всей территории страны является **гарантией единства экономического пространства**, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развития конкуренции и свободы предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, **обеспечения целостности и национальной безопасности**, интеграции в мировое экономическое пространство.

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.

Наша страна была и остается великой транспортной державой. Исторические перемены в ее развитии 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.

Внедрение логистического подхода к реализации Транспортной стратегии России обеспечит:

- ускорение и непрерывность продвижения сквозных товароматериальных потоков;
- снижение на 30-40% затрат в дистрибуции, связанных с продвижением товароматериальных потоков от мест производства до потребления;
- развитие контейнерных перевозок грузов в интер- и мультимодальном сообщении;
- внедрение логистического сервиса на уровне международных стандартов;
- развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала России.

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

В соответствии с определением группы экспертов комитета по транспорту ЕЭК ООН, **под международным транспортным коридором (МТК) понимается** часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными странами и континентами, включающая в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

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 евроазиатскую и мировую транспортные системы в качестве равноправного партнера.

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.

Факторы, обеспечивающие России конкурентные преимущества в глобальной системе МТК:

- наличие развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей кратчайшее наземное сообщение на направлении Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион;
- позиционирование на рынке транзитных перевозок в качестве равноправного партнера, предлагающего транспортному сообществу транзитные ресурсы, отвечающие требованиям нового века.

- исключительно благоприятное географическое положение в центре геостратегического треугольника: Страны ЕС – Страны Восточной Азии – Страны НАФТА (см. рис.1).

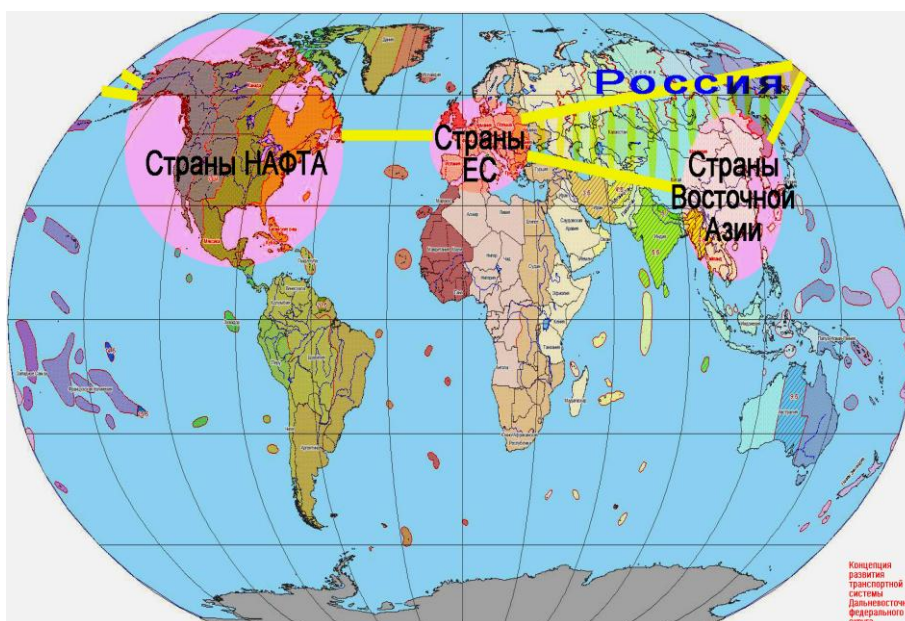


Рис. 1. Геостратегический треугольник XXI века

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. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Одной из приоритетных подпрограмм ФЦП «Развитие транспортной системы России на период до 2015 года» является подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг». В подпрограмме подчеркивается, что важным элементом транспортной стратегии является формирование международных транспортных коридоров, проходящих по территории России. Оно открывает новые экономические возможности в связи с глобализацией экономики и кардинальным увеличением объемов товарообмена между государствами и континентами.

На рис. 2. представлены объемы внешнеторгового оборота между основными регионами мира.

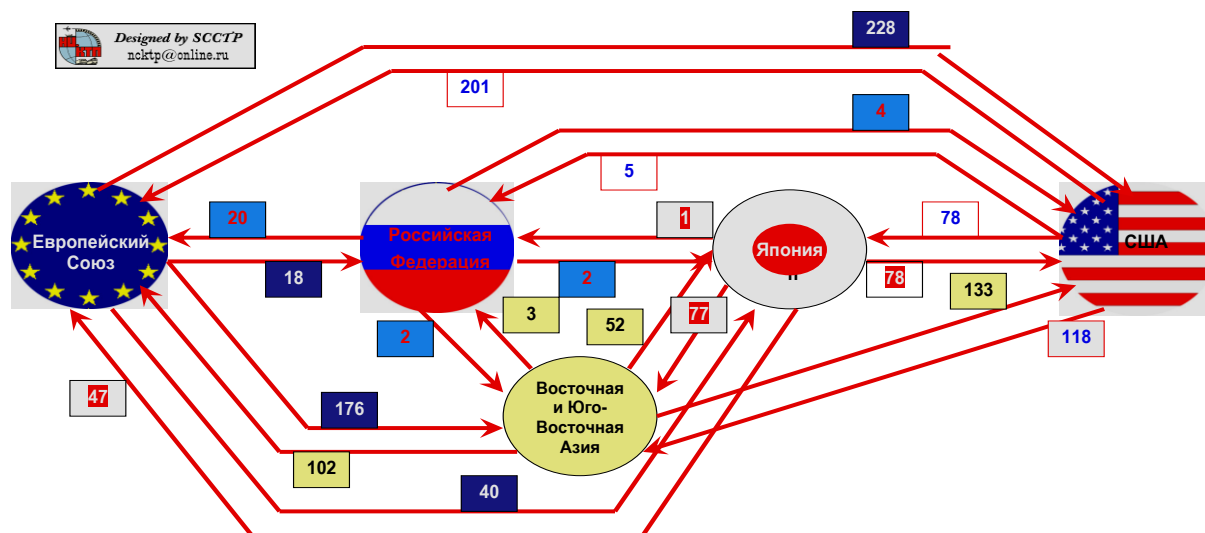


Рис. 2. Объемы внешнеторгового оборота между основными регионами мира (млрд. долл. США)

Общий объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией составляет более 8 млн. TEU при суммарной стоимости товарной массы свыше 350 млрд. долларов США. Эти перевозки осуществляются, в основном, традиционным южным морским путем, срок доставки грузов по которому достигает 35-40 суток. В перспективе Россия в состоянии переключить значительную часть транзита между Восточной Азией и Европой (до 10 – 15 процентов) на свои транспортные коммуникации и сократить общее время транспортировки грузов в 2 – 3 раза.

На рис. 3 показаны основные направления Евроазиатских транспортных связей и Евроазиатские МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток», проходящие по территории России.



Рис. 3. Основные направления Евроазиатских транспортных коридоров

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 и др. транзит превращен в доходные статьи бюджетов. Так, в Нидерландах доля доходов от транзита составляет более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Наша страна, 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 как составной части евроазиатского МТК «Запад – Восток», не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но также будет способствовать развитию богатейших территорий Сибири и Дальнего Востока. Это стимулирует развитие транспортной инфраструктуры в зоне перспективных месторождений топливно-сырьевых ресурсов и явится условием обеспечения экономической безопасности страны. Кроме того, с развитием транспортных путей повысится промышленное производство на обширных слабо освоенных территориях, активизируется социально-экономическая сфера Сибири и Дальнего Востока, будут созданы условия для демографического оздоровления региона. Рост населения и укрепление экономического

потенциала малозаселенных приграничных областей снизит угрозу территориальной целостности государства на его восточных рубежах.

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 «Санкт-Петербург – Калининград – порты Германии (Мукран и 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 порядка 400 млн. тонн в год.

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 западных экспертов, к 2010 г. в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка 60-70 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих через экспедиторов и других логистических операторов выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 %.

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. 4).

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



Рис. 4. Принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ в транспортных узлах, расположенных в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам

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 в Азиатской части России опорной сети логистических центров, обеспечивающих внедрение современных логистических сквозных технологий и транспортно-логистического сервиса, соответствующего международным стандартам.

Наряду со Свердловской областью и Екатеринбургом, Тюменская область обладает уникальным транзитным потенциалом: географически она выгодно расположена на пути следования больших потоков грузов по транспортному коридору «Запад – Восток». Через Тюменскую область проходит Свердловская железная дорога и Транссибирская магистраль направлением в западные и восточные регионы России, Европу и страны Азиатско-тихоокеанского региона (АТР). Важными стратегическими факторами, обеспечивающими конкурентные преимущества Тюменской области среди регионов Уральского федерального округа (УФО), являются: высокий промышленный, природно-ресурсный, социально-экономический и научно-технический потенциал, а также крайне выгодное географическое и геополитическое положение области, расположенной на Транссибе и имеющей выход через Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа к Северному морскому пути и богатейшим месторождениям шельфа Карского моря и полуострова Ямал.

На развитие Тюменского транспортного узла и его позиционирование в глобальной системе

МТК большое влияние окажет реализация проектов по завершению строительства Севсиба с продлением западной части БАМ от Усть-Илимска через Лесосибирск – Нижневартовск – Сургут до Ханты-Мансийска и далее на Сыктывкар с последующим формированием Северо-Российской Евразийской магистрали, а также строительство новых транспортных коридоров: Баренцкомур (от Ханты-Мансийска до порта Индига на Баренцовом море) и Белкомур (от Сургута до Архангельска), а также сооружение Полярной магистрали от Якутска до Салехарда с выходом на Печорскую магистраль.

С учетом прогноза развития добывающих и перерабатывающих отраслей производства, развития магистральной транспортной сети и формирования новых транспортных узлов и центров грузообразования на рис. 5 представлена рекомендуемая принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ на территории Тюменской области.

Учитывая огромную площадь территории, на которой простирается Тюменский мультимодальный транспортный узел, а также то, что в его состав входят и другие мультимодальные транспортные узлы, расположенные на территории области, наряду с Тюменским международным МТЛЦ, потребуется создание порядка 10 территориальных ТЛЦ. Крупные МТЛЦ предлагаются к формированию на юге области в крупных городах – Тюмени, Тобольске и Ишиме для обслуживания населения, местного промышленного и сельскохозяйственного производства, а также экспортно-импортных и транзитных грузопотоков. **Всего на территории области предлагается к формированию 11 транспортно-логистических комплексов, из них 3 крупных мощностью грузопереработки от 750 до 1500 тыс.тонн в год и 8 средних по мощности: 250-600 тыс.тонн переработки грузов в год.**



Рис. 5. Принципиальная схема развития и размещения терминальных комплексов и мультимодальных транспортно-логистических центров на территории Тюменской области

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.

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.

В Новосибирской области объективно сформировалась потребность в создании комплекса современных транспортно-логистических центров. Это связано, прежде всего, с исключительно благоприятным геостратегическим положением Новосибирского транспортного узла в системе МТК, с обслуживанием международных транзитных грузов в западном, восточном и южном направлениях, а также с развитием активности крупных оптовых и розничных торговых сетей на территории, как Новосибирска, так и ближайших регионов. **С участием инвесторов формируются три крупные транспортно-логистические инфраструктурные зоны: Западная, Восточная и Южная (см. рис. 6).**



Рис. 6. Формирование крупных транспортно-логистических инфраструктурных зон на территории Новосибирской области

Разработан и реализуется проект создания Промышленно-логистического парка (ПЛП) на площади в 2000 га; площадь логистических комплексов, складов и терминалов класса «А» составит 1300 тыс. кв. м. Объем инвестиций в транспортно-логистическую инфраструктуру Новосибирской области составит 35 млрд. руб.

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

В Иркутской области, Республике Бурятия и Забайкальском крае имеются объективные предпосылки для создания опорной сети МТЛЦ с терминальными комплексами, центрами оптовой торговли и дистрибуции, инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания, рассматриваемых как стратегические точки роста экономики региона, и последующего формирования Байкальской РТЛС.

Иркутская область входит в состав Сибирского Федерального округа. Обладая огромной территорией, превышающей 745 тыс. кв. км, большим разнообразием природно-климатических, социально-демографических, экономических и историко-культурных особенностей, Иркутская область несет в себе черты, свойственные как регионам Западной и Восточной Сибири, так и Забайкалья. При этом северная часть области относится к малоосвоенным регионам ресурсного типа, а южная – обладает хорошо развитой производственной и транспортной инфраструктурой.

Область обладает богатейшими природными ресурсами – минерально-сырьевыми, водными, гидроэнергетическими, лесными, охотничье-промысловыми, рекреационными. Главными минеральными ресурсами являются углеводородное сырьё, золото, слюда, железная руда, бурый и каменный уголь, поваренная соль. Область богата лесными ресурсами и месторождениями нерудного сырья для черной металлургии. Это – один из наиболее экономически развитых регионов на востоке страны. Ведущие отрасли промышленности: горнодобывающая, энергетическая, производство алюминия, нефтехимия, машиностроение, производство стройматериалов, интенсивно развивается лесная и деревообрабатывающая промышленность, производство целлюлозы и бумаги.

Иркутская область охватывает обширную территорию, крайне неоднородную по своим географическим и экономическим характеристикам. Это предопределило неравномерность ее заселения, различия в размещении производительных сил, специфику производственной и инфраструктурной освоенности. В составе области - 33 административных района и 22 города. При численности населения - 2,8 млн. чел., средняя плотность населения составляет 3,6 чел./км².

К настоящему времени в области сформировалось несколько территориально-производственных комплексов (ТПК) и промышленных районов. Каждый из них объединяет низовые административные районы, промышленные города и рабочие поселки и выполняет специфические функции в едином народнохозяйственном организме Иркутской области. Можно выделить шесть относительно самостоятельных территориально-производственных образований: Иркутско-Черемховскую промышленную зону; Братско-Усть-Илимский ТПК; Зиминско-Тулунский ТПК; Тайшетский промышленный район и находящиеся в стадии формирования Мамско-Бодайбинский горнопромышленный район и Верхнеленский ТПК.

На территории области функционируют все виды магистрального транспорта. Железнодорожный транспорт представлен Восточно-Сибирской железной дорогой. Имеется широко развитая сеть автомобильных дорог, обеспечивающих не только региональные и межрегиональные транспортно-экономические связи, но и сообщение с зарубежными странами – Китаем и Монголией. Наличие полноводных речных бассейнов таких крупных рек, как Лена, Ангара, Нижняя Тунгуска, а также аэропортов обеспечивает связь центральных и северных районов области с промышленно освоенным югом.

Главной транспортной артерией является Транссибирская железнодорожная магистраль. По ней ежегодно перевозится около 70 млн. тонн грузов. Основная номенклатура перевозок - лес, уголь, черные и цветные металлы, продукты нефтехимии, строительные материалы. Общая эксплуатационная длина железных дорог на территории области составляет более 2,7 тыс. км.

В пределах области, от города Тайшета на восток, функционирует западный участок Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, вдоль которого заканчивается строительство сквозной автомагистрали. Развитая сеть автомобильных дорог позволяет доставлять грузы автотранспортом практически в любую точку России, стран ближнего зарубежья, а также в Китай и Монголию. Общая протяженность автодорог общего пользования с твердым покрытием - более 20 тыс. км.

Наличие на территории области разветвленной речной сети обусловило развитие водного транспорта, которым перевозится около 10% от общего грузооборота. Крупнейшие порты расположены на реке Лена – Киренск и Осетрово (г.Усть-Кут). Через них осуществляется перевалка грузов в республику Якутия и в северные районы Иркутской области и Хабаровского края.

Достаточно развит в области авиационный транспорт. Воздушные перевозки осуществляются, в основном, через два крупных аэропорта, расположенных в городах Иркутск и Братск. Оба аэропорта являются международными, через них обслуживаются прямые и транзитные международные рейсы на Японию, Китай, Южную Корею, Монголию, а также ряд Европейских государств.

Иркутская область представляет собой сложную социально-экономическую систему, взаимодействующую с другими региональными системами как внутри страны, так и за ее

пределами. Будучи одним из регионов России, располагаясь в центре ее азиатской части, Иркутская область является связующим звеном, с одной стороны, между европейской и азиатской частью страны, Сибирью и Дальним Востоком, а с другой - странами ЕЭС и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Экономико-географические, социальные и политические условия Иркутской области предъявляют повышенные требования к комплексному развитию всех видов транспорта.

Ключевыми проблемами развития транспорта в регионе являются:

- Завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети (усиление Транссиба, завершение строительства и реконструкции БАМ, строительство участка Севсиба от Усть-Илимска в сторону Абалаково);
- Завершение реконструкции автомобильной дороги вдоль БАМ, строительство и реконструкция опорной магистральной сети автомобильных дорог, в том числе на севере Иркутской области и в зоне хозяйственного освоения БАМ;
- Создание необходимых условий для привлечения на МТК «Транссиб» международного транзитного грузопотока;
- Пополнение речного флота судами нового поколения, в т.ч. смешанного «река-море» плавания;
- Завершение реконструкции действующих аэропортов и замена устаревшего парка самолетов новыми типами воздушных судов;
- Создание на территории области опорной сети мультимодальных терминальных комплексов и логистических транспортно-распределительных центров, обеспечивающих ускорение и непрерывность транспортно-технологического процесса, внедрение логистического сервиса, соответствующего международным стандартам;
- Совершенствование системы транспортных тарифов, направленное на снижение себестоимости и повышение конкурентоспособности производимой в регионе продукции;
- Создание интегрированной региональной информационно-управляющей системы, основанной на новейших информационных и телекоммуникационных технологиях, обеспечивающей координацию и взаимодействие видов транспорта и других участников системы грузо- и товародвижения.

Становится очевидной необходимость создания интегрированной транспортно-логистической системы региона (ТЛС) как составной части единого экономического пространства страны, которая, включая в себя в качестве подсистем все виды транспорта, мультимодальные транспортные узлы и транспортно-логистические комплексы, эффективно решала бы все возложенные на нее задачи в интересах региона, страны и международного сообщества.

Региональная транспортно-логистическая система (РТЛС) представляет собой большую сложную макрологистическую систему, состоящую из комплекса функциональных и обеспечивающих подсистем, представленных многочисленными взаимосвязанными и взаимодействующими элементами (звеньями) региональной товаропроводящей сети, интегрированными материальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками и обеспечивающими получение максимального синергетического эффекта в системе в целом на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между всеми участниками транспортно-логистического процесса путем достижения компромиссов на пути реализации конечной цели – максимального удовлетворения запросов клиентуры в количестве и качестве предоставляемых услуг.

Основными системообразующими элементами РТЛС являются национальные, региональные и территориальные мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), размещаемые в узлах транспортной сети региона.

На рис. 7 представлена предлагаемая принципиальная схема развития и размещения на территории Восточной Сибири и в Иркутской области опорной сети МТЛЦ.

Учитывая большое влияние, которое оказывают на уровень и структуру грузообразования в Иркутском мультимодальном транспортном узле грузопотоки, формирующиеся в территориально-производственных комплексах и промышленных зонах, а также в зонах тяготения к Транссибу и БАМу как к трассам современных и намечаемых к созданию международных транспортных коридоров, приоритетное формирование и развитие имеют МТЛЦ, предлагаемые к созданию в зоне тяготения к Евроазиатским транспортным коридорам.

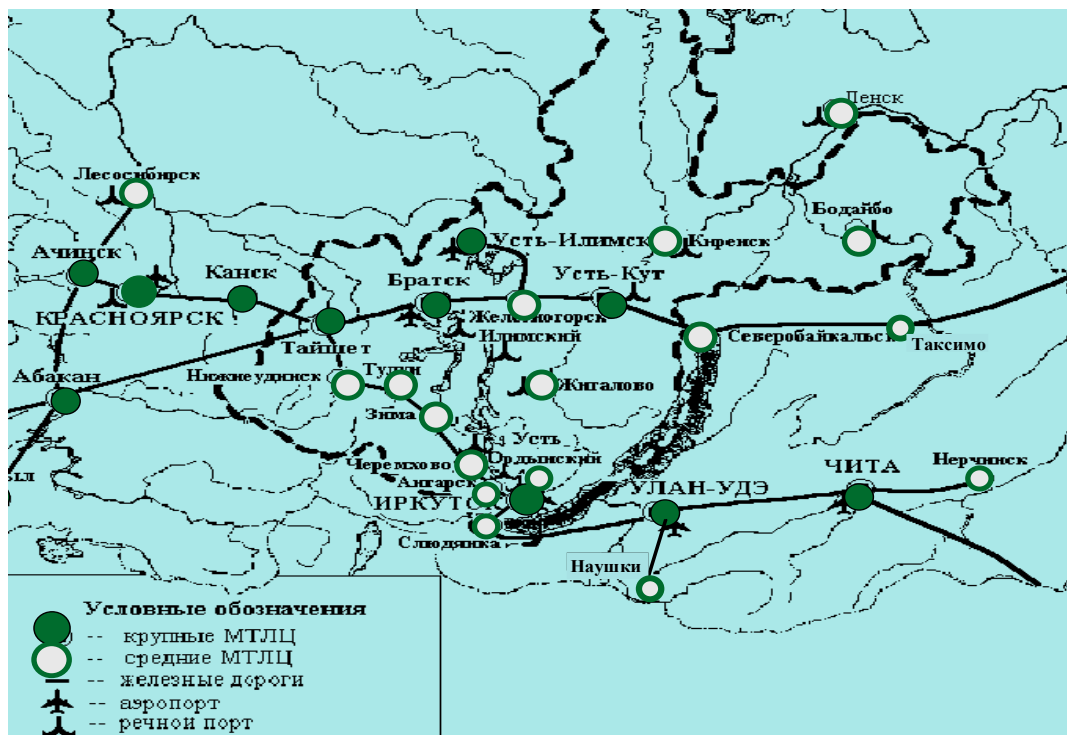


Рис. 7. Схема развития и размещения мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) на территории Восточной Сибири и в Иркутской области

В Табл.1. показана проектная мощность и ориентировочная потребность в инвестициях на создание сети МТЛЦ в Иркутской области.

Таблица 1.

Проектная мощность мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), предлагаемых к развитию и размещению в Иркутской 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	Иркутск	1250	2750	85.0
2	Братск	1000	2500	75.0
3	Тайшет	900	2100	60.0
4	Усть-Кут	700	1500	45.0
5	Усть-Илимск	750	1700	50.0
Средние мультимодальные ТЛЦ				
6	Тулун	600	1200	30.0
7	Зима	400	800	25.0
8	Черемхово	600	1200	30.0
9	Ангарск	400	800	25.0
10	Усть-Ордынский	300	600	15.0
11	Железногорск-Илимский	400	800	30.0
12	Жигалово	250	400	10.0
13	Киренск	250	400	10.0
14	Бодайбо	350	700	25.0
15	Слюдянка	400	800	20.0
ИТОГО		6750	18250	535.0

Всего на территории области предлагается к формированию 15 МТЛЦ, из них 5 крупных с мощностью грузопереработки от 750 до 1250 тыс.тонн в год и 10 средних по мощности: 250-600 тыс.тонн переработки грузов в год.

Крупные железнодорожно-автомобильно-воздушные МТЛЦ международного ранга с центрами оптовой торговли и дистрибьюции планируются к формированию в городах – Иркутске и Братске для обслуживания населения, местного промышленного производства, а также экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

Железнодорожно-автомобильный МТЛЦ предлагается к формированию в Тайшете – крупном промышленном и транспортном узле, расположенном на пересечении Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей.

В Усть-Илимске целесообразно строительство железнодорожно-автомобильно-воздушного МТЛЦ для обслуживания потребностей в товарах народного потребления населения административного района и нужд местного производства. Значение Усть-Илимска как транспортного узла значительно возрастает в связи с намечаемым строительством Севсиба как части Северо-Российской Евразийской трансконтинентальной магистрали.

Имеется необходимость сооружения крупного железнодорожно-водно-автомобильного МТЛЦ в районе железнодорожной станции Усть-Кут и речного порта Осетрово для обеспечения освоения богатейших природных ресурсов этого района, а также рационализации завоза грузов в северные районы области и в Якутию.

Железнодорожно-автомобильные МТЛЦ средней мощности грузопереработки предлагается создать вдоль трассы Транссиба для обслуживания крупных промышленно развитых городов, таких как Тулун, Черемхово, Ангарск, Зима.

Водно-автомобильные МТЛЦ целесообразно сформировать в районе Жигалово и Киренска для освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения и богатых лесных ресурсов этих регионов, а также в Бодайбо для обеспечения завоза грузов в район золотодобычи.

Целесообразно также строительство железнодорожно-автомобильного ТЛЦ в районе железнодорожной станции Слюдянка для приема и переработки грузов, следующих по Главной Сибирской магистрали, а также для обслуживания местных потребностей Слюдянского административного района Иркутской области.

По предварительной оценке **создание на территории Иркутской области 15 мультимодальных транспортно-логистических центров общей стоимостью в 535 млн. долл. США и суммарной мощностью грузопереработки 6750 тыс.тонн в год может обеспечить за 10-ти летний период интегральный экономический эффект** в виде интегрального (накопительного) прироста чистой прибыли за рассматриваемый период за вычетом единовременных затрат **в размере 1340 млн. долл. США** при среднем сроке окупаемости капитальных вложений в инвестиционные проекты создания ТЛЦ - 7,5-8 лет. При этом **будет создано дополнительно около 7000 рабочих мест, а бюджетная эффективность** (налоговые поступления в бюджеты всех уровней) за десятилетний период составит порядка **900 млн. долл. США.**

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 как инновационно-технологического, транспортно-коммуникационного и туристско-рекреационного комплекса мирового уровня.

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.**

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 в районе г. Улан-Удэ.

Исключительно благоприятное геополитическое положение Улан-Удэнского транспортного узла непосредственно на Транссибе на пути следования крупных товароматериальных потоков по Евроазиатскому МТК «Запад – Восток» 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, создаваемого на коммерческой, корпоративной основе.

На рис. 8 представлена организационно-функциональная структура МТЛЦ, предлагаемого к формированию в Улан-Удэнском транспортном узле на корпоративной основе.

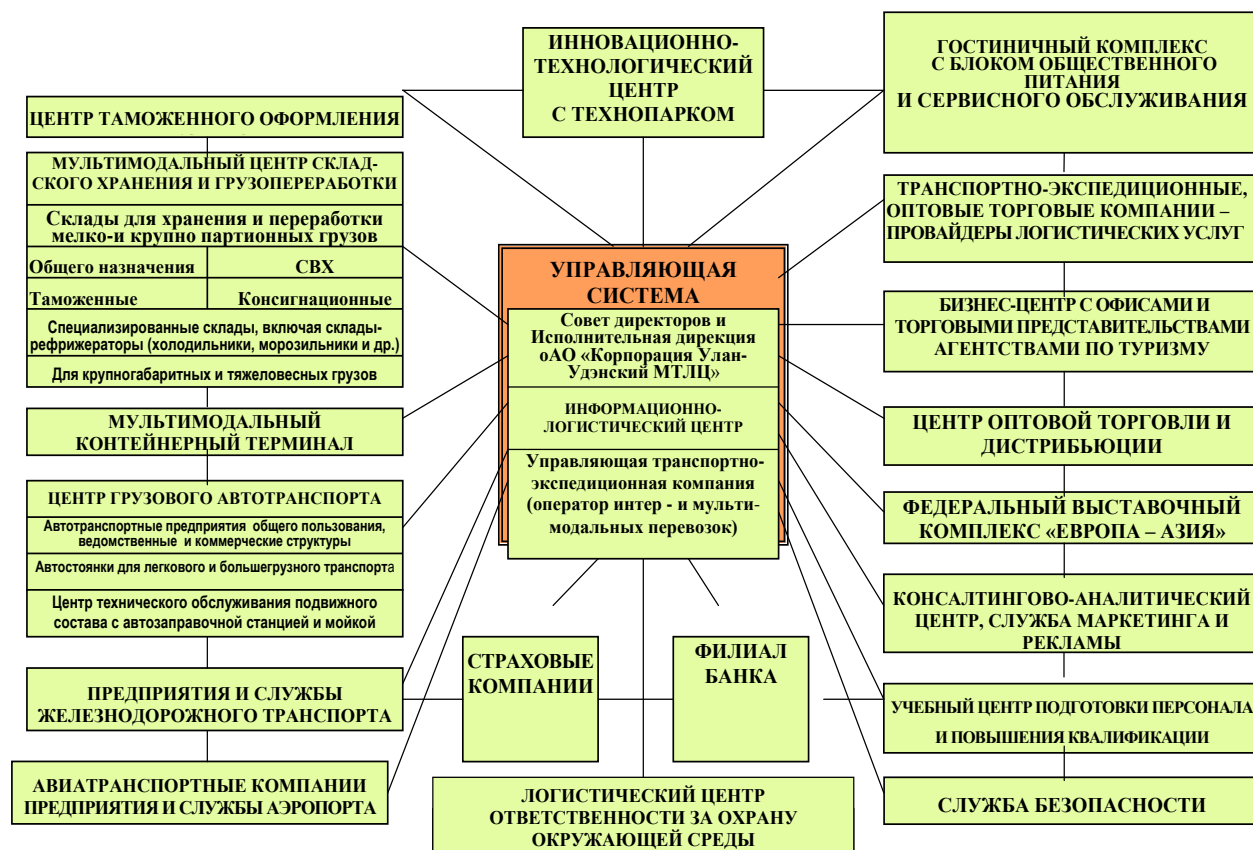


Рис. 8. Организационно-функциональная структура МТЛЦ, предлагаемого к формированию в Улан-Удэнском транспортном узле на корпоративной основе

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, транспорт 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.

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 МТЛЦ в районе железнодорожной станции Наушки и торгового центра Кяхта с мультимодальными терминалами, сервисным логистическим центром приграничного сотрудничества и формированием свободной таможенной зоны;

Крайне актуальным является создание МТЛЦ во втором по величине городе Республики Бурятия – Северобайкальске, а также в транспортных узлах в зоне БАМ - Таксимо и Новый Уояр. Представляется

целесообразным строительство МТЛЦ (воздушно-автомобильного) на базе аэропорта в поселке Богдарин. Очевидно, потребуется строительство мультимодального пассажирского ТЛЦ для обслуживания ОЭЗ туристско-рекреационного типа и прибывающих на территорию Республики туристов.

На рис. 9 показана принципиальная схема развития и размещения МТЛЦ на территории Республики Бурятия.

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 2.

Строительство Трансбайкальской железнодорожной линии «Могзон – Новый Уоян», соединяющей Транссиб и БАМ, откроет новые огромные перспективы для развития производственной и транспортно-логистической инфраструктуры, вовлечения в эксплуатацию новых природных ресурсов, повышения эффективности функционирования социально-экономического комплекса Республики Бурятия, явится важным фактором расширения сотрудничества республики с государствами центральной и юго-восточной Азии, прежде всего с Монголией и Китаем.



Рис. 9. Принципиальная схема предлагаемого размещения и развития опорной сети МТЛЦ на территории Республики Бурятия

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.

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

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.

Таблица 2

Проектная мощность мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), предлагаемых к развитию и размещению в Республике Бурятия

№ 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

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.

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 Холодненскому 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 и не столько расширение торгово-экономических и культурных связей с Монголией, сколько 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.

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.

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.

Развитие опорной сети логистических центров и поэтапное формирование на территории Республики Бурятия интегрированной транспортно-логистической системы в перспективе будет решать следующий комплекс стратегических задач.

1. Обеспечение транспортной доступности к месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам Республики.
2. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в зоне БАМ и формирование Северо-Бурятской интегрированной производственно-транспортной зоны 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, социальной и туристической привлекательности Республики Бурятия.
6. Формирование Байкальского туристско-делового и транспортно-логистического центра Евроазиатского масштаба.
7. Максимальная переориентация международных евроазиатских грузовых потоков на транспортную сеть Республики Бурятия.
8. Повышение эффективности бурятского участка БАМ и Транссибирской магистрали.
9. Развитие промышленного производства, отвечающего высоким экологическим ограничениям.
10. Формирование в республике особых экономических зон (ОЭЗ) нескольких типов:
 - Туристско-рекреационная ОЭЗ в Прибайкальском районе
 - Портовая ОЭЗ на базе международного Улан-Удэнского аэропорта
 - Южно-Бурятская интегрированная производственно-транспортно-логистическая ОЭЗ на базе Улан-Удэнского МТЛЦ и транспортно-логистических комплексов МПП Кяхта и Наушки.
 - Северо-Бурятская экспортно-промышленная ОЭЗ на базе Северобайкальского промышленного узла

Формирование интегрированной ТЛС в сочетании с созданием ОЭЗ в Республике Бурятия позволит:

1. Ускоренными темпами реализовать этап догоняющей индустриализации
2. Обеспечить эшелонированный переход на инновационный путь развития:
 - в промышленном и сельскохозяйственном производстве,
 - в промышленном, транспортном и жилищном строительстве,
 - в сфере транспортной логистики и логистического сервиса,
 - в подготовке кадрового состава
3. Расширить инвестиционные, социально-экономические, туристско-рекреационные возможности республики и обеспечить переход от дотационного бюджета к конкурентоспособной экономике инновационного типа.

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 – порядка 500–800 млн. долл. США (12,5–20,0

млрд.руб.), обеспечит срок окупаемости инвестиций в 6,5–7 лет, за 10-ти летний период эксплуатации сформирует интегральный экономический эффект порядка 7-8 млрд. долл. США (175–200 млрд. руб.), создаст дополнительно в регионе 10-12 тыс. новых рабочих мест.

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 Бурятия – обеспечение долгосрочной конкурентоспособности экономики и повышение качества жизни населения.

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

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

- Разработка значительного природно-ресурсного потенциала Байкальского региона.
- Транспортное освоение территории и снижение пространственных дисбалансов.
- Внедрение инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ);
- Формирование Северо-Иркутской, Северо-Бурятской ИПТЗ на базе освоения природных ресурсов зоны БАМ и развития логистической инфраструктуры Северо-Байкальского и Ново-Уоянского транспортных узлов;
- Развитие логистической инфраструктуры и формирование Байкальской региональной макро логистической системы (БР МЛС).
- Реализация туристско-рекреационного потенциала Иркутской области, Забайкальского края и Республики Бурятия.
- 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.
- Реализация транзитного и экспортно-импортного потенциала Иркутской области, Забайкальского края, Республики Якутия Саха и Республики Бурятия, Байкальского региона в целом.
- Обеспечение реализации геоэкономических интересов России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона, Юго-Восточной Азии и развитие Евроазиатского экономического сотрудничества

Факторы, способствующие формированию Байкальской региональной макро логистической системы (БР МЛС) как прототипа инновационного межрегионального кластера

- Благоприятное геополитическое положение Байкальского региона. Близость региона к активно развивающимся странам АТР.
- Высокий экологический потенциал территории озера Байкал, как объекта мирового природного и экологического наследия.
- Создание в Прибайкальском регионе особой экономической зоны туристско-рекреационного типа и развитие туристического бизнеса.
- Развитие новых производств на базе инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ).
- 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 минеральных и топливных ресурсов национального и международного значения.
- «Транзитные возможности» национального и международного масштаба.
- Перспективы создания нового МТК «Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин».

- Устойчивые торговые связи с Монголией и рядом провинций Китая. Высокий потенциал для создания совместных предприятий и реализации международных проектов.
- Наличие высоко развитой информационной сети и телекоммуникационных технологий
- Развитие процессов сотрудничества в рамках Байкальского региона и Сибирского федерального округа.

Создание на территории Байкальского региона опорной сети МТЛЦ и терминальных комплексов, объединенных в Байкальскую региональную макро логистическую систему (БР МЛС) на основе формирования единого информационного и нормативно-правового пространства с подсистемами финансового и кадрового обеспечения, явится необходимыми точками роста экономики региона, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузовые потоки и необходимые на развитие инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Учитывая достаточно высокую потребность в инвестициях на формирование в Байкальском регионе опорной сети МТЛЦ, оцениваемую в 2,5 млрд. долл., необходима разработка рациональных финансовых схем и разумной этапности реализации проектов развития транспортно-логистической инфраструктуры с привлечением механизма государственно-частного партнерства.

Наряду с развитием сети МТЛЦ, в рамках формирования БР МЛС потребуются развитие института логистических посредников – организаторов системы грузо-и товародвижения в регионе, включая перевозки грузов в прямом смешанном (интермодальном) сообщении по системе Евроазиатских МТК.

В настоящее время в регионах Сибири функционирует ряд федеральных и международных компаний, имеющих статус оператора интермодальных перевозок грузов, таких как «Сибирский интермодальный сервис», «Транссибирский экспресс», «Трансконтейнер».

Механизм управления формированием и развитием Байкальской региональной макро логистической системы предусматривает создание, наряду с функциональными элементами, комплекса обеспечивающих подсистем:

- подсистемы организационно-экономического и финансового обеспечения с разработкой организационной структуры управления реализацией комплекса программных мероприятий по созданию БР МЛС, обоснованием финансовой стратегии и рекомендуемых схем финансирования проектов создания МТЛЦ с использованием собственных и заемных ресурсов, а также привлечением механизма государственно-частного партнерства;

- подсистемы информационного обеспечения, включая: единую интегрированную систему связи и передачи информации; контроля за продвижением грузов, контейнеров и подвижного состава транспорта; региональный и территориальные информационно-логистические центры обработки и передачи информации; систему электронного документооборота и т.д.;

- кадровое обеспечение, предполагающее создание учебных логистических центров по обучению маркетингу, менеджменту, таможенному и брокерскому делу, применению терминальных технологий и логистики, использованию информационных систем и средств связи;

- нормативно-правовое обеспечение, направленное на создание единой взаимовыгодной системы экономических взаимоотношений участников БМЛС, государственное регулирование региональной системы грузо- и товародвижения, создание в Байкальском регионе цивилизованного рынка транспортно-логистических услуг, обеспечение условий для привлечения под государственные гарантии с использованием механизма ГЧП крупных инвестиций, включая иностранные, для целей развития транспортно-логистической инфраструктуры, соответствующей международным стандартам.

Формирование на территории Байкальского региона интегрированной макро логистической системы основано на развитии логистического управления процессом товародвижения и требует создания эффективной системы государственной поддержки и регулирования, а также формирования соответствующих органов управления функционированием и развитием региональной макро логистической системы.

На рис. 10-11 представлены графические модели организационно-функциональной структуры и организационной структуры управления предлагаемой к формированию Байкальской региональной макро логистической системы (БР МЛС)



Рис. 10. Графическая модель организационно-функциональной структуры Байкальской региональной макро логистической системы (БР МЛС)

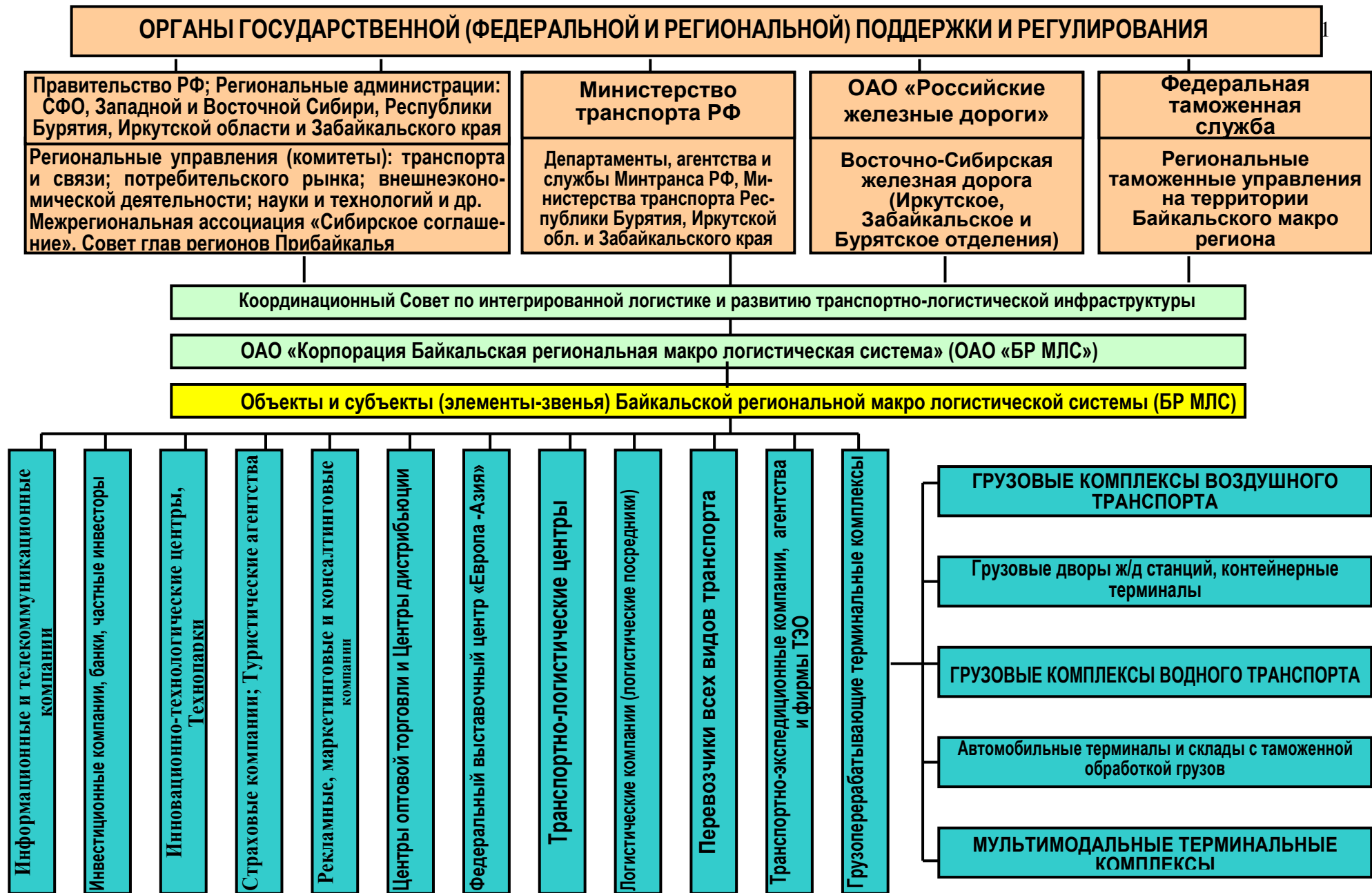


Рис. 11. Графическая модель организационной структуры управления Байкальской региональной МЛС

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

- Разработка значительного природно-ресурсного потенциала Байкальского региона.
- Транспортное освоение территории и снижение пространственных дисбалансов.
- Внедрение инновационных технологий и создание интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ);
- Формирование Северо-Иркутской, Северо-Бурятской ИПТЗ на базе освоения природных ресурсов зоны БАМ и развития логистической инфраструктуры Северо-Байкальского и Ново-Уоянского транспортных узлов;
- Развитие логистической инфраструктуры и формирование Байкальской региональной макро логистической системы (БР МЛС).
- Реализация туристско-рекреационного потенциала Иркутской области, Забайкальского края и Республики Бурятия.
- 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.
- Реализация транзитного и экспортно-импортного потенциала Иркутской области, Забайкальского края, Республики Якутия Саха и Республики Бурятия, Байкальского региона в целом.
- Обеспечение реализации геоэкономических интересов России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона, Юго-Восточной Азии и развитие Евразийского экономического сотрудничества

Создание мощного промышленного потенциала в районах Сибири и Дальнего Востока на базе реализации социально-ориентированной стратегии развития транспорта и формирования интегрированных производственно-транспортных комплексов, обладающих развитой сетью путей сообщения и транспортно-логистической инфраструктурой, станет важным этапом в обеспечении подъема экономики и повышении уровня жизни населения в нашей стране, явится объективной предпосылкой возвращения России статуса мирового лидера и достойного партнера в международном сообществе государств с рыночной экономикой.

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение является сооружение Северо-Сибирской магистрали (продолжение БАМа на запад от Усть-Илимска до Сургута) как составной части будущей Северо-Российской Евразийской магистрали - второго широтного транспортного коридора между европейской и азиатской частью России, а также между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сооружение Севсиба повлечет за собой превращение промышленных и транспортных узлов, в частности Братска, Усть-Илимска, Богучан, Лесособирска, Усть-Кута, Белого Яра, Сергино, в мультимодальные транспортные узлы на пересечении Севсиба с крупнейшими водными путями – Леной, Енисеем, Ангарой и Обью, обеспечивающими прямой выход глубинных районов Сибири к Евразийскому МТК «Северный морской путь» и имеющими вследствие этого не только региональное и государственное, но и международное значение. Во вновь формируемых мультимодальных транспортных узлах потребуются создание транспортно-логистических центров, обеспечивающих грузопереработку и необходимый уровень транспортно-логистического сервиса.

Трасса будущей Евразийской трансконтинентальной магистрали проходит через основные регионы России с высокой концентрацией топливно-энергетических, минерально-сырьевых и лесных ресурсов. В зоне ее тяготения расположены: Тимано-Печорский и Западно-Сибирский нефтегазовые комплексы; Нижнее и Среднее Приангарье с их богатейшими и разнообразными природными ресурсами; уникальное Удоканское месторождение медных и других минеральных ресурсов; находящиеся в стадии формирования Братско-Илимский, Верхне-Ленский и Южно-Якутский территориально-производственные комплексы; новые центры добычи нефти и газа Сахалина, включая его шельфовую часть.

Дальний Восток является стратегически важным регионом, обеспечивающим динамично развивающиеся экономические связи России не только со странами Северо-Восточной Азии (СВА), но и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в целом.

Дальнейшая полноценная интеграция в мировую экономику на востоке России возможна только при реализации на Дальнем Востоке современных логистических подходов к организации товародвижения.

На территории Дальневосточного федерального округа в рамках Концепции развития транспортной системы ДФО предлагаются к формированию и развитию: два крупных МТЛЦ международного ранга в Хабаровском и Владивостокском транспортных узлах, шесть МТЛЦ средней мощности регионального уровня и порядка 15 транспортно-логистических комплексов территориального ранга (см. рис.12). Общая потребность в инвестициях на развитие транспортно-логистической инфраструктуры на территории Дальневосточного федерального округа по минимальному (экономному) варианту оценивается в 16 млрд. 782,5 млн. руб. (порядка 685 млн. долл. США).

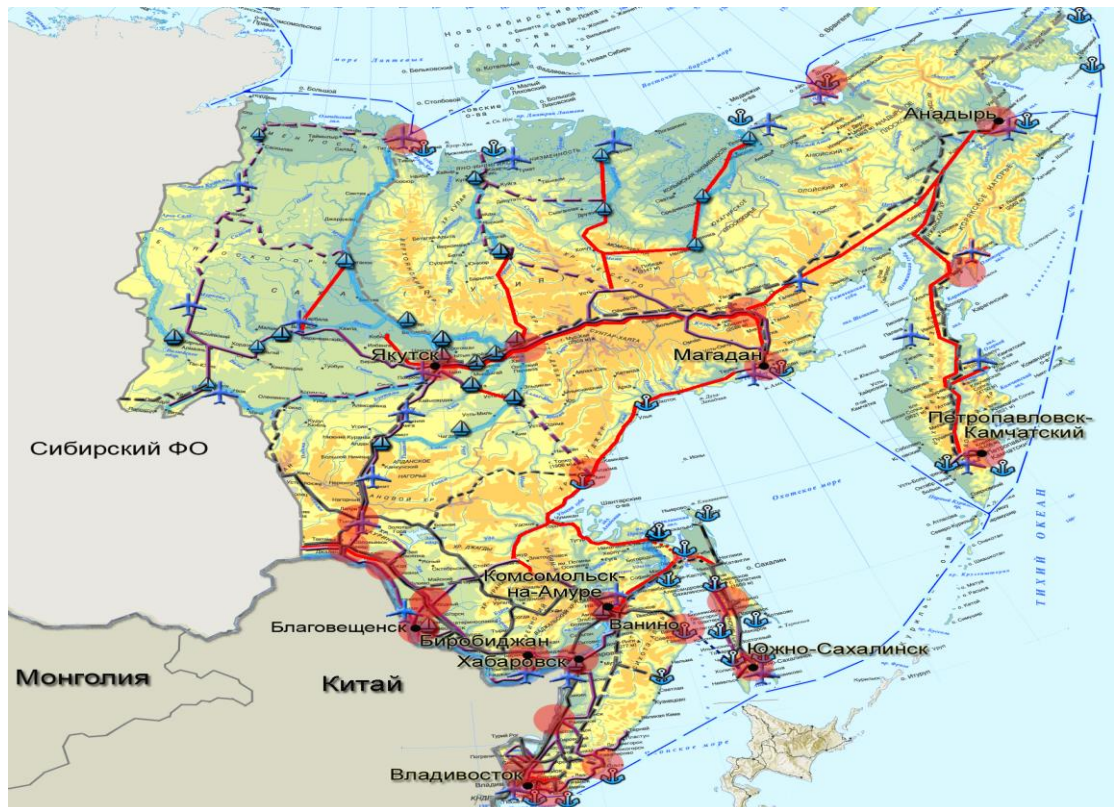


Рис. 12. Принципиальная схема развития и размещения в Дальневосточном федеральном округе транспортно-логистических центров

Формирование в регионах Сибири и Дальнего Востока опорной сети МТЛЦ и терминальных комплексов явится необходимыми точками роста региональной экономики, 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.

Развитие в Азиатской части России 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 евроазиатских 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.

Список литературы

1. Прокофьева Т.А. Проектирование и организация региональных транспортно-логистических систем. – М.: Изд-во РАГС при Президенте РФ. 2009. – 412 с.
2. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. – 312 с.

3. Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. / Под общ. ред. Т.А. Прокофьевой. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.
4. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития. - Иркутск.: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.
5. Логистика – ресурс повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России, его интеграции в евроазиатскую транспортную систему. // Сб. докладов круглого стола в рамках Международной конференции и выставки «Freight Russia– 2005». / Под общей и научной ред. д.э.н., проф. В.И. Сергеева и д.э.н. Т.А. Прокофьевой. - М.: Изд. ГУ – ВШЭ, 2005. – 171 с.
6. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И., Гончаренко С.С. Стратегическая доктрина создания логистического центра в г. Улан-Удэ и формирования интегрированной транспортно-логистической системы в Республике Бурятия. // Логистика и управления цепями поставок, 2009, № 01 (30) февраль. – С 81-100.
7. Прокофьева Т.А., Резер С.М., Анисова Н.А. Стратегическая доктрина развития транспорта и логистики в Тюменской области. //Логистика сегодня. 2009, №2.-С. 118-131, № 3. – С. 182-196.
8. Прокофьева Т.А., Лебедев В.Н., Якушев А.Ж. Стратегическая доктрина развития логистической инфраструктуры и формирования интегрированных транспортно-логистических систем на территории Дальневосточного федерального округа. // Промышленный транспорт XXI век, 2008, № 5 / 6. С. 33-37., 2009, № 1. С. 19-25.