



Сергей Дэльз,
к.т.н., руководитель
«СВД-Инжиниринг», Москва



Анна Синицына,
к.т.н., заместитель руководителя
по логистике «СВД-
Инжиниринг», Москва



Дмитрий Недугов,
заместитель руководителя по
терминальной инфраструктуре
«СВД-Инжиниринг», Москва



Ирина Пархоменко,
заместитель руководителя
по стратегическому развитию
«СВД-Инжиниринг», Москва

ГУДЕРМЕС – ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ДВУХ МОРЕЙ

Аннотация. В статье рассматривается размещение мультимодальных терминально-логистических комплексов (МТЛК) в местах тесного взаимодействия различных видов транспорта. Особое внимание уделяется логистически уникальному месту расположения МТЛК в районе города Гудермеса Чеченской республики на пересечении Транскаспийского маршрута ТРАСЕКА и Астраханского направления маршрута Север-Юг в страны Каспийского бассейна и далее.

Ключевые слова. Мультимодальный транспортно-логистический комплекс, транспортно-логистический центр (ТЛЦ), транспортная инфраструктура, порт Новороссийск, ТРАСЕКА, порт Махачкала, коридор Север-Юг, Чеченская республика, Гудермес.

Annotation. The article discusses the placement of multi-modal terminal and logistics complexes (MTLC) in places of close interaction between different modes of transport. Particular attention is paid to placing MTLC in the logistically unique place — city Gudermes, Chechen Republic which is located at the intersection of the Trans-Caspian route TRACECA and Astrakhan direction of the North-South corridor to the Caspian Sea countries and beyond.

Key words. Multimodal transport and logistics sector, Transport and logistics center (TLC), transport infrastructure, Novorossiysk port, TRACECA, port of Makhachkala, the North-South corridor, the Chechen republic, Gudermes.

В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» определена необходимость создания единой сети национальных мультимодальных транспортных узлов и организаций, взаимодействия между ними при освоении внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

Строительство транспортно-логистических центров (ТЛЦ) – одно из важнейших направлений развития транспортной инфраструктуры. В основе успешности такого проекта, как ТЛЦ, должна лежать идейная концепция: что полезного может предложить рынку данный объект? Основными критериями конкурентоспособности в данном случае являются востребованность на рынке, наличие грузовой базы, перспективы развития и коммерческая эффективность.

В свою очередь, возможность привлечь грузопотоки зависит от следующих факторов [1]:

- текущего состояния и перспектив развития региональной и национальной экономики, то есть от условий, в которых будет развиваться новый логистический центр. В данном случае, например, динамика развития отраслей определяет структуру и объем грузопотоков. Конъюнктура внешних рынков показывает направление экспортно-импортных грузопотоков;
- локального места размещения терминала. Выбор места связан не только с удачным расположением относительно обслуживаемых рынков сбыта или регионов грузогенерации, но и наличием транспортных связей, возможностью строительства необходимых развязок, загруженностью транспортных магистралей, наличием и качеством инженерной подготовки территории, конфигурацией и рельефом участка, имущественными отношениями, возможностью вы-

купа участка, характеристикой соседей и другими факторами;

- мультимодальных связей, т.е. включенности ТЛЦ в сеть товародвижения через различные виды транспорта. При этом каждый вид транспорта имеет свои особенности и тяготеющие к нему грузопотоки. Таким образом, транспортно-логистический центр будет служить своеобразным интерфейсом между различными видами транспорта и технологиями перевозки;
- продуманного комплекса основных и дополнительных услуг. Номенклатура грузопотоков, на которые будет ориентирован ТЛЦ, определит его спектр услуг;
- соответствия технических характеристик комплекса предлагаемому комплексу услуг;
- грамотных технологических и строительных решений;

- эффективной организационной и финансовой схемы.

Нужно помнить, что транспортно-логистический центр – прежде всего инфраструктурный элемент в общей транспортно-логистической системе, и располагать его наиболее целесообразно в уже сложившихся местах тесного взаимодействия автомобильного, железнодорожного, морского или речного транспорта. Такой подход будет влиять на оперативные грузопотоки, которые сможет привлечь создаваемый объект. Соответственно структура и объем грузопотоков, а также номенклатура услуг определяют его оптимальную производственную конфигурацию.

Само по себе появление новых транспортных и терминально-складских мощностей – не новость. Сейчас во многих регионах и городах возникают логистические центры и технопарки, но, как правило, в основной массе они не очень успешны, и дальше деклараций дело не движется. Так почему же это происходит?

Обычно региональное профильное управление по развитию промышленности и предпринимательства, или «корпорация развития», организованная местными властями, разрабатывают некую концепцию стратегического развития в соответствии с пожеланиями и видением местных руководителей. При этом технопарки, территории индустриального развития, логистические центры и другие подобные объекты с громкими названиями размещаются на свободных или рекомендованных землях, без обоснования или связи с транспортной, логистической или промышленной целесообразностью. В результате наступает момент, когда кажется, что сделано все для экономического процветания района: и земля выделена, и коммуникации подведены, и бизнес-план написан, а инвестор все равно не идет!

Бывает и наоборот: инвестор размещает нужный ему объект, вполне работающий и успешный, порой даже чрезмерно транспортоемкий. Грузовой трафик в направлении объекта растет с каждым днем, радуя инвесторов своими показателями. Но при этом происходит плавное вытеснение прочих транспортных потоков с дорог общего пользования ввиду не изменившейся ограниченной пропускной способности местной инфраструктуры, которая не была рассчитана на возросший трафик.

И когда инвесторы начинают удовлетворенно подсчитывать прибыль, их соседи тихо стонут в транспортном кол-



...нельзя забывать о колоссальном резерве Каспийского маршрута ТРАСЕКА. Развитие этого международного транспортного маршрута в значительной степени зависит от планов Китая по реализации стратегии «Один пояс – один путь» и организации «Нового шелкового пути».

лапсе. Этой ситуации можно вполне избежать на этапе общественных слушаний, экспертных проверок и согласования в местной администрации, если бы вышеозначенные управления и корпорации делали комплексный межотраслевой анализ.

Возможна еще и третья ситуация, когда само расположение транспортной инфраструктуры, местные потребности и глобальный промышленный спрос требуют создания центров концентрации грузов и управления грузопотоками в местах пересечений основных автомобильных железнодорожных и водных маршрутов. И тут именно местные управления и корпорации развития могут взять на себя консолидирующую роль в сбалансированном освоении данных территорий. Основной упор здесь делается именно на комплексность, потому что связка промышленно-логистических зон с жилыми районами, локальными транспортными потоками, особенностями рельефа и сезонности может сильно сказаться на дальнейшем взаимном развитии существующих и вновь образующихся объектов.

Именно третьей ситуации мы и уделим особое внимание – это поможет региональным структурам в стратегическом развитии территорий, при этом рационально и эффективно будут распределены ресурсы и объекты, а также сбалансированы потребности и возможности.

Сегодня мы разберем резервы, которые можно выгодно использовать из сложившейся транспортной ситуации на юге России.

Южные порты России, находясь на пересечении международных транспортных коридоров, играют определяющую роль в развитии торгового потенциала страны. Для многих крупнейших промышленных центров это наиболее короткий и дешевый путь в страны Ближнего Востока, Азии, Африки и Америки. Благодаря выгодному географическому положению через южные порты проходит до трети всех российских грузопотоков.

Наиболее грузоемкий морской порт юга России – Новороссийск, который входит в пятерку крупнейших портов Европы. Он расположен на северо-востоке Черного моря и является единственным незамерзающим глубоководным портом Южного бассейна России. Консолидированный грузооборот порта в 2015 г. достиг 139,7 млн т. Доля перевалки грузов в порту составляет 19,3% совокупного грузооборота морских портов РФ.

Проблемами новороссийских терминалов являются крайняя перегруженность Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) и ограниченные автомобильные и железнодорожные подходы к морскому порту, недостаточная пропускная способность которых приводит к регулярным заторам и простоям подвижного состава. Полноценный запуск сухогрузного района порта Тамань и наращивание грузопотоков в транспортном коридоре Север-Юг по Ростовско-Краснодарскому направлению приведет к существенному обострению ситуации на СКЖД в периоды пиковых нагрузок.

В этой связи напрашивается активизация альтернативного маршрута через Приволжскую железную дорогу на Астраханском направлении, которое приобретает все большее стратегическое значение ввиду наращивания грузопотока в сторону Ирана и Азербайджана. Общий грузопоток по Астраханскому направлению может прирасти промышленным и сельскохозяйственным оборудованием, грузовыми и легковыми автомобилями из Волжского, Уральского и Западно-Сибирского регионов. В условиях, когда сложился выгодный для экспорта курс рубля, да еще в сочетании с привлекательной логистикой, возникает бесспорное конкурентное преимущество для Российской продукции в странах Востока и Юго-Восточной Азии.

Кроме того, нельзя забывать о колоссальном резерве Каспийского маршрута ТРАСЕКА. Развитие этого международного транспортного маршрута значительно зависит от планов Китая

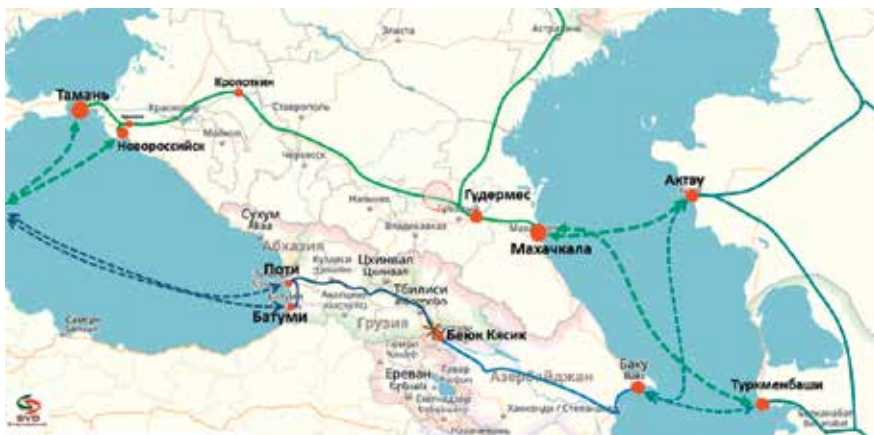


Рисунок 1. Схема сравнения транспортных маршрутов

“ ...почему же так вяло развивается межрегиональное взаимодействие? Это именно та ситуация, когда есть все условия и потенциал для развития, а процесс почти заморожен ввиду отсутствия локального модератора.

по реализации стратегии «Один пояс – один путь» и организации «Нового шелкового пути». Этот новый транспортный маршрут позволит перемещать грузы и пассажиров из Китая в Европу, поскольку потенциально по коридору «Европа – Кавказ – Азия» может пойти значительная часть китайско-европейского грузопотока [2].

По состоянию на 2016 г. наибольшие проблемы в реализации программы ТРАСЕКА связаны с работой транскавказского транспортного коридора (Грузия, Азербайджан), а именно с трудностями введения единого перевозочного тарифа, а также большими задержками транспортных средств на пограничных пунктах [3]. Сравним два пути Транскаспийского маршрута (рис. 1) – Баку–Поти и Махачкала–Тамань.

Железнодорожная линия Баку–Поти имеет длину 885 км, в то время как расстояние по железной дороге от Махачкалы до строящегося порта Тамань составит около 1015 км.

Несмотря на то что участок Баку–Поти короче участка Махачкала–Тамань примерно на 130 км, при движении грузов из Баку в Потти происходит пересечение государственной границы между Азербайджаном и Грузией и смена компании-оператора железной дороги. С точки зрения морской логистики китайский и казахстанский грузопоток, следующий через порт Ак-

тау, целесообразнее доставлять в Махачкалу, через Баку получается намного дальше. Кроме того, расстояние по морю до пролива Босфор от порта Тамань короче на 250 км, чем от грузинского порта Потти.

Российская сторона могла бы взять оперирование логистикой и транспортировку грузов по территории РФ под единое управление с некой чисто символически сниженной ставкой, что будет предпочтительней для грузовладельцев, чем маршрут Баку–Поти с простоями при пересечении границы и несколькими операторами. Организация движения грузопотока единым российским оператором по комплексной схеме «порт – железная дорога – порт» позволит значительно сократить сроки доставки грузов, снизить транспортные, складские, погрузочно-разгрузочные расходы. Все это приведет к уменьшению транспортных составляющих в себестоимости готовой продукции и, безусловно, поднимет ее конкурентоспособность. При таких условиях вполне обоснованно можно рассчитывать на переход значительной части объемов грузов ТРАСЕКА на новый маршрут Махачкала–Тамань.

В последние годы порт Махачкала заметно снизил обороты. За 2012 г. объемом перевалки грузов в Махачкалинском морском торговом порту составил

6,044 млн т. Из общего объема перевалки сухие грузы составили 770 тыс. т, а наливные грузы – 5,275 млн т (86%) [4].

В 2015 г. грузооборот порта составил 3,83 млн т, при этом доля нефтяных грузов составила 3,4 млн т. Пропускная же способность порта составляет 11,4 млн т. В 2016 г. объемы перевалки грузов портом Махачкала сократились на 23,0% до 2,17 млн т.

Благодаря перетягиванию грузов с ТРАСЕКА и активизации альтернативного астраханского направления в транспортном коридоре Север–Юг, Россия в самое ближайшее время может значительно нарастить экспорт основных позиций через порт Махачкала.

К примеру, объем экспортных поставок минеральных удобрений из России в 2015 г. составил 16 млн т, при этом доля России составляет: на рынке азотных удобрений – 5,2%, фосфорных удобрений – 6,3%, калийных удобрений – 24,1%. Основные запасы калия сосредоточены в трех странах (Россия – 50,7%; Канада – 36,1%; Беларусь – 3,7%), и наращивание доли российского экспорта по данной позиции вполне реально [5].

Однако в Индии, входящей в четверку крупнейших импортеров удобрений, Россия занимает только 25% суммарного импорта калийных удобрений. Доля в импорте калийных удобрений Ирана, являющегося одной из ближайших к России стран, составляет лишь 5%, в то время как 48% импорта Ирана обеспечивает гораздо менее доступная по логистике Беларусь. Учитывая, что 99,5% калийных удобрений отгружается из Пермской области (Свердловская железная дорога), транспортировка в направлении Ирана через Приволжскую железную дорогу с дальнейшим распределением на порт Махачкала логистически целесообразна и экономически выгодна. Основываясь на имеющихся потребностях, можно спрогнозировать потенциальный прирост грузооборота только по минеральным удобрениям на уровне 1–1,5 млн т в год [6].

Таким образом, порт Махачкала является одним из крупнейших транспортных узлов на Юге России, а его стратегическая привлекательность обусловлена выгодностью морского сообщения с Ираном, странами Закавказья и Средней Азии. Проще говоря, порт – отправная стратегическая точка повышения российского влияния и интересов в Каспийском регионе.

На другом конце Российской логистической цепочки расположен порт Тамань, который пока еще можно адапти-

ровать под комплексное согласованное развитие в соответствии с потребностями транспортного маршрута ТРАСЕКА. Преимуществами и недостатками нового сухогрузного района порта Тамань и транспортных подходов к нему рассмотрим в последующих статьях.

В результате мы получим тесно связанную транспортно-логистическую систему, куда входят два порта: Махачкала и Тамань, а также участки СКЖД и Приволжской железной дороги. Данная система имеет потенциал, перспективы грузооборота, остается только начать работать с этим пока еще разрозненным грузопотоком.

Но почему же так вяло развивается межрегиональное взаимодействие? Это именно та ситуация, когда есть все условия и потенциал для развития, а процесс почти заморожен ввиду отсутствия локального модератора.

Вернемся к карте и посмотрим на уникальное место пересечения Астраханского направления транспортного коридора Север–Юг и Российского маршрута ТРАСЕКА. Это Шелковской район Чеченской Республики и город Гудермес. Прилегающая территория станции Червленая – Узловая является тем уникальным логистическим местом, где удобнее всего располагать всю регулируемую, распределительно-накопительную, складскую и транспортную инфраструктуру, тяготеющую к вышеозначенным коридорам и маршрутам.

Северные и центральные районы Чеченской Республики имеют огромный индустриально-промышленный потенциал. Расположение в технопарках и специальных индустриальных зонах предприятий по производству высокотехнологичного оборудования и глубокой переработке с/х продукции южного региона позволит этим предприятиям сразу получить доступ к международным транспортным коридорам и наладить экспорт.

Кроме того, возможность автотранспортной консолидации грузов в Шелковском и Гудермесском районах из зернопроизводящих районов Ставропольского Края, Северной Осетии, Республики Ингушетия, Республики Дагестан, проходившие через территорию республики федеральных и региональных автодорог (Е-50, Р262 и Р308) и железнодорожных маршрутов, а также расположение крупной узловой станции Червленая – Узловая, дают окрестностям Гудермеса и Шелковскому району решающие конкурентные преимущества по сравнению с другими районами. Подобные пересечения в Кизил-Юрте и Кизляре, имея те же транспортные



Рисунок 2. Территории для размещения МТЛК

факторы, все-таки достаточно удалены от Ставрополья, Северной Осетии и Ингушетии.

Таким образом, расположение в районе железнодорожной станции Червленая крупного мультимодального транспортно-логистического комплекса (МТЛК) с логистической точки зрения оправдано и имеет явный экономический потенциал (рис. 2).

Производственная конфигурация объекта может быть следующей.

Логистический сектор:

- 1) зерновой грузоформирующий элеватор;
- 2) терминал по обработке контейнерных грузов;
- 3) терминал по обработке сельскохозяйственных, тарно-штучных, продовольственных грузов, оборудования, строительных материалов и др.

Транспортный сектор:

- 1) автотранспортная компания-оператор;
- 2) железнодорожная компания-оператор (с применением маршрутных технологий транспортировки и железнодорожных вертушек на коротких расстояниях);
- 3) экспедиторская компания.

Индустриальный парк:

- 1) завод по глубокой переработке зерновых культур и кукурузы;
- 2) завод по производству высокотехнологичных стройматериалов;
- 3) другие производственные высокотехнологичные мощности по глубокой переработке.

Грузооборот МТЛК в долгосрочной перспективе может составить до 2 млн т в год. Примеры вариантов расположения территории МТЛК и индустриальных парков в Шелковском рай-

оне Чеченской Республики приведены на рис. 3.

Особенность предлагаемого комплекса состоит в том, что единый оператор, обладающий автомобильным транспортом, железнодорожными вагонами и логистическими мощностями, имея квоты по объемам перевалки либо собственные, согласованно развивающиеся терминалы в портах Махачкала и Тамань, берет на себя консолидацию и обработку грузов на тяготеющих территориях Республики Дагестан, Чеченской Республики, Республики Ингушетия, Северной Осетии и Ставропольского Края. Далее он, обеспечивая качественный сквозной сервис на участке порт Махачкала – порт Тамань привлекает дополнительный грузопоток, ориентированный на маршрут ТРАСЕКА. Учитывая возрастающие грузопотоки по транспортному коридору «Север–Юг» Астраханского направления в сторону Ирана и открывающийся через Иран путь в Юго-Восточную Азию и Индокитай, единый оператор мог бы взять под свое сопровождение организацию, транспортировку и обработку данного грузопотока.

Прямые международные контракты могли бы сильно укрепить трейдерский и экспедиторский секторы компании-оператора и привлечь дополнительные грузы.

Конечно, такой масштабный проект невозможен без межрегионального сотрудничества, и здесь Чеченская Республика, на территории которой выгоднее всего располагать мультимодальный транспортно-логистический комплекс, могла бы взять на себя организационную миссию и создать межрегиональный консорциум.



Рисунок 3. Возможное место расположения Гудермесского МТЛК

При этом каждый его участник получит ощутимые выгоды в виде прямых доходов от деятельности единого оператора: Дагестан увеличит грузооборот порта Махачкала, Чеченская Республика получит на своей территории мощный, доходный действующий бизнес и выход своих товаров к двум морям, а Ингушетия, Северная Осетия и Ставро-

польский Край увеличат экспортные возможности.

В дальнейшем после установочного этапа можно пригласить иностранных инвесторов, заинтересованных в расширении грузооборота между Азией и Европой.

Таким образом, у совершенно сухопутного Гудермеса есть все основания стать логистическим центром двух морей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Логистические центры. Электронный ресурс: <http://www.morproekt.ru/uslugi/logisticheskie-sentry.html#sthash.1pO7d7T8.dpuf>.
2. Электронный ресурс: <https://ru.wikipedia.org/wiki/ТРАСЕКА>.
3. Тураева М.О. Транспортно-инфраструктурные проекты в Евразии // Мир перемен. – 2016. – № 1. – С. 127–137.
4. Объем перевалки грузов в Махачкалинском порту вырос на 12 процентов. Электронный ресурс: <http://sdelanounas.ru/blogs/30290/?pid=302144>.
5. Калийная промышленность в России и за рубежом. Электронный ресурс: http://news-mining.ru/analitika/kaliynaya_promyshlennost_v_rossii_i_za_rubezhom.
6. Мировой рынок минеральных удобрений. Электронный ресурс: <http://vestkhimprom.ru/posts/mirovoj-rynok-mineralnykh-udobrenij>.



В СЕРДЦЕ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ PICK & PACK

INTELIS PTS

1. **ГИПЕРКОМПАКТНОЕ РЕШЕНИЕ В ВЫСОТУ И ШИРИНУ:**
 - + номенклатуры хранения в сравнении со стандартом на рынке
2. **ГИБКОСТЬ ХРАНЕНИЯ:**
 - Свободный выбор тары: короба + контейнеры + поддоны
3. **РЕШЕНИЕ С РАЗЛИЧНОЙ ГЛУБИНОЙ:**
 - Возможно мульти тарное размещение, моно или мульти форматное; от 2 до 6 смешанных тар в глубину
4. **ВЫСОКАЯ РЕАКТИВНОСТЬ:** повышенная производительность
 - +850 входов и +850 выходов в час с одной аллеи
5. **МАСШТАБИРУЕМОСТЬ / МОДУЛЬНОСТЬ:**
 - Увеличение системы в длину = + ЕМКОСТЬ и/или в высоту = + ПОТОКИ
 - Увеличение количества аллей, количества мест
6. **ЭРГОНОМИКА МЕСТ ОТБОРКИ ТОВАР-К-ЧЕЛОВЕКУ:**
 - Решение 1 к 1
 - Конфигурация под 90° или 180°
 - 0 ошибок / 0 усталости (без мыслительной нагрузки)
 - Удобный отбор благодаря наклону коробов и контейнеров

**ПОДХОДИТ
ДЛЯ ЛЮБОГО
БИЗНЕСА**

- **МЕЛКОШТУЧНАЯ ЛОГИСТИКА:** ЗРЛ, специализированная дистрибуция
- **МУЛЬТИКАНАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА:** ритейл, e-коммерция
- **ПРОМЫШЛЕННАЯ ЛОГИСТИКА:** сельское хозяйство, здравоохранение, снабжение промышленности



www.savoye.com

AGENCE «ИТЛО»:

