

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РФ



**ВЛАДИМИР
КЛИМЕНКО**

банк
«Миллениум»,
советник
председателя
правления

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста России. Транспорт обеспечивает 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 нашей страны в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

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), реализации транзитного потенциала России в глобальной системе МТК требует применения принципиально новых подходов. В их основе должны лежать 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;

АННОТАЦИЯ

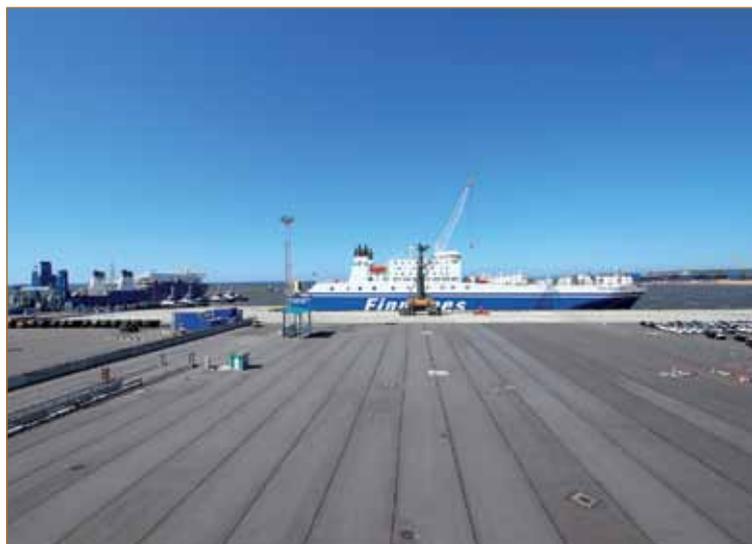
В рамках транспортной стратегии РФ на период до 2030 года автор предлагает проект развития логистической инфраструктуры и логистических технологий в транспортном комплексе страны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортная стратегия, транспорт, международные транспортные коридоры, транспортно-логистическая инфраструктура, мультимодальные транспортно-логистические центры.

- внедрение логистического сервиса на уровне международных стандартов;
- развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала России.

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



Располагая системой морских портов в 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, способным реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей в глобальной системе МТК.

В ряде европейских стран (Польша, Германия, Венгрия, Австрия, Нидерланды и др.) транзит превращен в доходные статьи бюджетов. Так, в Нидерландах доля доходов от тран-

ANNOTATION

In the framework of the transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, the author offers the project of the development of logistics infrastructure and logistic technologies in transport complex of the country.

KEYWORDS

Transport strategy, transport, international transport corridors, transport-logistic infrastructure, multimodal transport-logistics centers.

зита составляет более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно обеспечивает кратчайшие наземные транзитные связи на этом направлении. Однако мощный транзитный потенциал России пока используется слабо — транзитные перевозки контейнеров в настоящее время составляют лишь около 1% от их общей величины.

У России есть значительные возможности кардинально изменить расстановку сил. Для этого прежде всего необходимо обеспечить ускоренную модернизацию и развитие логистической инфраструктуры МТК, проходящих по территории нашей страны.

Международный транзит в широтном направлении по Транссибу как составной части евроазиатского МТК «Запад–Восток» не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но и будет способствовать развитию богатейших территорий Сибири и Дальнего Востока. Это стимулирует развитие транспортной инфраструктуры в зоне перспективных месторождений топливно-сырьевых ресурсов и станет условием обеспечения экономической безопасности страны. Кроме того, с развитием транспортных путей повысится промышленное производство на обширных слабоосвоенных 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 евроазиатский МТК меридионального направления «Север–Юг» обеспечит транзитную связь через Россию Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией.

На усиление транзитной независимости России в зоне Балтики было направлено создание паромной переправы «Усть-Луга—Балтийск—порты Германии (Мукран, Засниц и Киль)», которая позволяет также разрешить проблему транспортно-экономических связей с обособленной российской территорией — Калининградской областью. МТК сыграют значительную роль и в повышении эффективности внешней торговли России.

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 последней — основные задачи евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров в основном уже завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении по российской части МТК, 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 и координирующие все виды транспорта и других участников транспортно-логистического процесса. МТЛЦ рассматриваются как стратегические точки роста экономики России.

По оценке западных экспертов, к 2010—2015 годам 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, через экспедиторов и других логистических операторов обеспечивающих выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю.

Такая схема организации доставки грузов повысит эффективность транспортно-распределительного процесса более чем на 30—40%.

Учитывая огромную протяженность Российской Федерации, ее административно-территориальное устройство, разветвленную сеть 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 потребуется сформировать, по предварительной оценке, 10 МТЛЦ федерального уровня, порядка 20 МТЛЦ регионального и свыше 50 МТЛЦ территориального ранга.

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 (РТЛС) на основе формирования единого организационно-экономического, информационного, научно-технического, кадрового и нормативно-правового обеспечения управления системой грузо- и товародвижения.

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



№ п/п	Наименование и содержание задач подраздела	Основные результаты (выходные документы)	Соответствие целеполагающим документам	Основные индикаторы достижения целей
1	2	3	4	5
1.	Анализ состояния рынка транспортно-логистического сервиса РФ, прогноз до 2030 года и формулировка основных задач развития рынка с учетом проблем вхождения России в ВТО.	1.1. Анализ состояния рынка транспортно-логистического сервиса РФ на 2012 год и прогноз до 2018 года с учетом глобальных вызовов вхождения России в ВТО. 1.2. Долгосрочный прогноз развития рынка транспортно-логистического сервиса РФ на период до 2030 года.	2 а)	
2.	Разработка методики мониторинга рынка транспортно-логистического сервиса РФ на основе использования интегрального показателя Всемирного банка — LPI. Разработка методических рекомендаций по расчету и прогнозированию LPI. РФ с учетом макроэкономических индикаторов.	2.1. Методика мониторинга рынка транспортно-логистического сервиса РФ на основе индикатора Всемирного банка — LPI. 2.2. Методические рекомендации по расчету и прогнозированию LPI РФ. 2.3. Методические рекомендации по расчету и прогнозированию составляющих LPI. 2.4. Прогнозы LPI РФ на период до 2018 г. и на стратегическую перспективу до 2030 г.	1 д) 2. а) 2 б) 2 д)	LPI — Logistics Performance Index Индекс состояния логистики конкретной страны мира по ежегодно проводимому рейтингу Всемирного банка. В 2011 году Россия занимала 95-е место по LPI из 155 стран мира.
3.	Разработка макрологистической системы транспортного комплекса (МЛС ТК) РФ.	3.1. Концепция формирования МЛС ТК. 3.2. Базовая иерархическая архитектура, принципы формирования и функционирования, порядок взаимодействия основных элементов МЛС. 3.3. Организационно-функциональная структура, основные элементы, системно-технические и укрупненные технологические решения. 3.4. Принципы информационного взаимодействия МЛС с федеральными и ведомственными (ФТС) информационными сетями, в том числе обеспечивающими импортно-экспортные операции. 3.5. Принципы оптимизации размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры на территории РФ. 3.6. Основные принципы взаимодействия МЛС с различными сегментами транспортного комплекса Российской Федерации и со специализированными федеральными структурами, обеспечивающими внешнеторговые операции и процедуры. 3.7. Система мониторинга, контроля и индикативного регулирования рынка транспортно-логистических услуг. 3.8. Комплекс технологических решений в МЛС, улучшающих экологическую обстановку, внедрение технологий «зеленой» логистики. 3.9. Комплекс моделей оптимизации функционирования транспорта в цепях поставок МЛС ТК.	1 а) 1 б) 1 в) 1 д) 2 с) 2 д) 2 е) 2 г) 2 и)	
4.	Типизация проектных решений по формированию транспортно-логистических кластеров (ТЛК) и региональных транспортно-логистических систем (РТЛС) в РФ.	4.1. Концепция (стратегическая доктрина) формирования ТЛК/РТЛС. 4.2. Типовая организационно-функциональная структура ТЛК/РТЛС. 4.3. Рекомендации по формированию единого информационного пространства контрагентов ТЛК/РТЛС и их взаимодействия в МЛС ТК как основы информационной поддержки функционирования. 4.4. Перспективная топология ТЛК/РТЛС на территории РФ. 4.5. Концепция взаимодействия ТЛК/РТЛС с международными макрологистическими программами и проектами. 4.6. Сценарные варианты взаимодействия ТЛК/РТЛС с производственными (производственно-логистическими) кластерами, индустриальными парками (технопарками) в плане реализации транспортно-логистической поддержки. 4.7. Система интегрированной транспортно-логистической поддержки инфраструктуры товарных рынков региона. 4.8. Классификатор объектов логистической инфраструктуры ТЛК/РТЛС. 4.9. Типизация проектно-технологических решений по функционалу и структуре логистических центров (ЛЦ) как системообразующих элементов ТЛК/РТЛС. 4.10. Нормативно-методическое обеспечение формирования объектов логистической инфраструктуры.	1 а) 1 б) 1 в) 1 д) 2 с) 2 д) 2 е) 2 г) 2 и)	
5.	Типизация проектных решений по формированию логистических центров (ЛЦ) в транспортных узлах РФ и по видам транспорта.	5.1. Концепция формирования ЛЦ (мультимодального транспортно-логистического центра — МТЛЦ) в транспортном узле. 5.2. Классификатор логистических центров по уровням иерархии объектов транспортно-логистической инфраструктуры. 5.3. Бизнес-модель и алгоритм проектирования, строительства и эксплуатации ЛЦ. 5.4. Типовая организационно-функциональная структура, основные направления деятельности и состав услуг ЛЦ/МТЛЦ. 5.5. Рекомендации по использованию формата государственно-частного партнерства (ГЧП) при создании ЛЦ.	1 а) 1 б) 1 в) 1 д) 2 е) 2 г)	

1	2	3	4	5
		5.6. Типовая производственная структура и технологический состав ЛЦ/МТЛЦ. Технично-экономические характеристики основных подсистем. 5.7. Методические рекомендации по выбору проектно-технологических решений и организационно-правовой формы ЛЦ (в том числе ГЧП) в транспортном узле и по видам транспорта. 5.8. Модель типового взаимодействия участников транспортно-логистического процесса в ЛЦ. 5.9. Рекомендации по интегрированной информационной поддержке функционирования ЛЦ.		
6.	Интегрированная логистическая поддержка транзита по международным транспортным коридорам (МТК).	6.1. Анализ и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры сети МТК, проходящих через территорию РФ. 6.2. Анализ международных требований к уровню транспортно-логистического сервиса по МТК. 6.3. Концепция создания современной транспортно-логистической инфраструктуры поддержки транзита по МТК. 6.4. Рекомендации по созданию опорной сети ЛЦ в транспортных узлах (зонах тяготения) вдоль МТК. 6.5. Методические рекомендации по использованию формата ГЧП для проектов ЛЦ, обслуживающих транзит по МТК. 6.6. Стандарты услуг, предлагаемых ЛЦ для обеспечения транзита (импортно-экспортных операций). 6.7. Нормативная документация по организации мультимодальных технологий транспортировки транзитных грузов вдоль МТК. 6.6. Рекомендации по созданию интегрированной информационной поддержки логистических технологий товародвижения по сети ЛЦ МТК.	1 а) 1 б) 1 г) 1 д) 2 е) 2 ф)	1. Типизация проектов ЛЦ в транспортных узлах — см. п. 5. 2. Предполагаемая дислокация ЛЦ ТУ МТК, проходящих по территории России: — Панъевропейские МТК № 1 (Калининградский ТУ), № 9 и № 2; — «Север-Юг» (Санкт-Петербургский, Московский и Астраханский ТУ); — «Восток-Запад» (Владивостокский ТУ, Хабаровский ТУ, Читинский ТУ, Улан-Удэнский ТУ, Иркутский ТУ, Новосибирский ТУ, Тюменский ТУ, Екатеринбургский ТУ, Нижний Новгород, Московский ТУ); — «Приморье-1» и «Приморье-2».
7.	Логистическое взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах	7.1. Организационно-правовой механизм и логистические регуляторы интеграции и координации видов транспорта в ТУ при обслуживании цепей поставок клиентов. 7.2. Модели и технологии взаимодействия видов транспорта и логистических посредников в ЛЦ ТУ на базе интегрированной информационной системы. 7.3. Методические рекомендации по согласованию тарифной политики операторов ЛЦ ТУ по видам транспорта. 7.4. Бизнес-модели координации участников транспортно-логистического процесса в ТУ.	1 а) 1 б) 1 г) 1 д) 2 е) 2 ф)	
8.	Развитие транспортно-логистической инфраструктуры мегаполисов.	8.1. Методические рекомендации по формированию транспортно-логистической инфраструктуры мегаполисов с учетом требований безопасности, экологии, развязывания грузо- и пассажиропотоков. 8.2. Комплекс моделей «сити-логистики» взаимодействия городских властей, видов грузового и пассажирского транспорта и ГИБДД при обслуживании населения города и инфраструктуры товарных рынков. 8.3. Рекомендации по типовому проектированию транспортно-логистического центра (ТЛЦ) мегаполиса для оптимизации грузо- и пассажиропотоков. 8.4. Модели оптимальной маршрутизации пассажирских перевозок в мегаполисе.	1 а) 1 б) 1 в) 1 д) 2 с) 2 д) 2 е) 2 г) 2 ф)	1. Предполагается использование имеющихся наработок по «сити-логистике» и формированию транспортно-логистической инфраструктуры и городских ЛЦ в Московском мегаполисе и Санкт-Петербурге.
9.	Развитие современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса в ТК РФ для обеспечения высокого качества услуг, соответствующего международным стандартам.	9.1. Рекомендации по созданию условий и расширению применения в ТК РФ интер-, мультимодальных, комбинированных, трансмодальных, сегментированных и др. видов логистических технологий. 9.2. Развитие нормативно-правовой базы логистической деятельности в России (разработка проектов нормативных документов). 9.3. Организационно-технологические принципы реализации интермодальных и мультимодальных технологий перевозок в ТК РФ. 9.4. Стандартизованный перечень комплекса транспортно-логистических услуг логистического оператора (ЗРЛ-провайдера). 9.5. Предложения по развитию рынка комплексного логистического сервиса и поддержке отечественных ЗРЛ-провайдеров в РФ. 9.6. Рекомендации по развитию регулярных транспортных сервисов (прежде всего на железнодорожном транспорте) на основе создания системы ускоренных интермодальных поездов на основных направлениях международных и внутренних перевозок. 9.7. Методика совершенствования тарифной системы с учетом создания градаций транспортно-логистического сервиса по шкале «цена–качество».	1 а) 1 б) 1 г) 1 д) 2 е) 2 ф)	1. К п. 9.2 — проекты нормативных документов: «О статусе логистического оператора»; «О логистических технологиях транспортировки». В части проекта федерального закона «О государственно-частном партнерстве» — Положение о формате ГЧП для объектов логистической инфраструктуры»
10.	Регулирование доступа перевозчиков, экспедиторов и логистических операторов на рынки транспортных услуг	10.1. Нормативы по стандартизации уровня качества транспортно-логистических услуг. 10.2. Положение о сертификации участников рынка транспортно-логистических услуг саморегулируемыми организациями. 10.3. Рекомендации по созданию равных условий работы национальных и иностранных перевозчиков, экспедиторов и логистических операторов. 10.4. Предложения по либерализации доступа российских логистических операторов на международный рынок транспортно-логистических услуг.	1 г) 1 д) 2 с) 2 е)	1. К п. 10.4 — учет требований Единого транспортного пространства, ВТО; отказ от квотирования перевозок; увеличение доли российских участников рынка транспортно-логистических услуг на рынках других стран.

(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.

Развитие в азиатской части России в зонах тяготения к российской части МТК опорной сети ТЛЦ и формирование на их основе РТЛС обеспечит реализацию транзитного потенциала России в глобальной системе евроазиатских МТК и будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом, который будет проявляться в других отраслях экономики, развитии региональных рынков товаров и услуг и, в конечном итоге, в увеличении валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

В таблице 1 представлен проект основных направлений и задач развития логистической инфраструктуры и логистических технологий транспортировки в транспортном комплексе РФ на период до 2030 года, который мог бы войти в скорректированную Транспортную стратегию России на период до 2030 года.

Библиографический список:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
2. Клименко В.В. Целевые ориентиры развития логистической инфраструктуры в разрезе Транспортной стратегии РФ до 2030 года // *Логистика*. — 2012. — № 7.
3. Клименко В.В. Развитие рынка транспортно-логистического сервиса РФ в разрезе формирования логистической инфраструктуры // *Логистика*. — 2012. — № 5.
4. Клименко В.В. Развитие логистической инфраструктуры морского порта // *Логистика*. — 2011. — № 12.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ

Целеполагающие документы

1. Указ Президента Российской Федерации от 07 мая 2012 года № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике». Правительству Российской Федерации поручено принять меры, направленные на достижение следующих показателей:

а) создание и модернизация 25 млн высокопроизводительных рабочих мест к 2020 году;

б) увеличение объема инвестиций не менее чем до 25% внутреннего валового продукта к 2015 году и до 27% — к 2018 году;

в) увеличение доли продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в валовом внутреннем продукте к 2018 году в 1,3 раза относительно уровня 2011 года;

г) увеличение производительности труда к 2018 году в 1,5 раза относительно уровня 2011 года;

д) повышение позиции Российской Федерации в рейтинге Всемирного банка по условиям ведения бизнеса со 120-й в 2011 году до 50-й — в 2015 году и до 20-й — в 2018 году.

2. Задачи НИР «Корректировка Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

Для достижения цели НИР необходимо решить следующие задачи:

а) проанализировать современное состояние транспортного комплекса России и выделить основные проблемы его развития с учетом стоящих перед ним глобальных вызовов;

б) рассчитать значения индикаторов Транспортной стратегии за период 2008—2011 годов, обеспеченных существующей статистической базой;

в) разработать сценарные варианты развития транспортного комплекса России до 2030 года в увязке с тенденциями и ориентирами развития экономики и социальной сферы страны и с учетом прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;

д) разработать прогнозные количественные и качественные параметры развития транспортного комплекса России на период до 2030 года;

е) разработать целевую модель стратегии и основные направления государственной транспортной политики, откорректировать приоритеты и индикаторы развития транспортного комплекса на долгосрочную перспективу с учетом развития новых направлений деятельности в транспортном комплексе (интеллектуальные транспортные системы, новые логистические технологии, повышение энергоэффективности и экологичности транспортной отрасли и др.) и поддержки инновационной деятельности;



ф) откорректировать систему задач и мероприятий Транспортной стратегии с учетом ее увязки со стратегиями развития (генеральными схемами, долгосрочными программами и т.п.) отраслей экономики, федеральных округов и субъектов Российской Федерации;

г) откорректировать сроки и содержание этапов реализации Транспортной стратегии;

h) дать оценку ожидаемых результатов от реализации стратегии;

и) разработать оценку необходимого ресурсного обеспечения развития транспортного комплекса России на период до 2030 года по сценарным вариантам и с учетом ГЧП;

ж) разработать план мероприятий по реализации стратегии на среднесрочный период.