



Сурен Варданян,
вице-президент Московской торгово-промышленной палаты



Светлана Домнина,
председатель совета Гильдии логистических операторов Московской торгово-промышленной палаты, доцент НИУ «Высшая школа экономики»

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Аннотация. В работе рассматриваются Московская агломерация на нескольких территориальных уровнях, особенности развития логистики в Москве и Московской области, комплексный подход к логистике в Московской агломерации.

Ключевые слова. Московская агломерация, развитие логистики, комплексный подход.

Annotation. In this paper, there are the Moscow agglomeration in several territorial levels, the features of the logistics development in Moscow and the Moscow region, an integrated approach to logistics in Moscow agglomeration.

Key words. Moscow agglomeration, the logistics development, integrated approach.

В настоящее время крупные города занимают особое место в экономике стран. Так, 30 мегаполисов обеспечивают более 16% мирового валового внутреннего продукта (ВВП). Самым крупным городом-агломерацией является Токио. В списке 100 крупнейших городов мира Москва по объему ВВП занимает 15-е место. Тенденция роста городского населения в мире сохраняется на ближайшие 10 лет, а сами городские агломерации станут экономически мощнее. По данным компании «PricewaterhouseCoopers» (PwC), в 2025 году лидером рейтинга агломераций останется Токио, его ВВП даже сейчас сопоставим с экономиками таких стран, как Мексика и Испания. В десятку лидеров должны войти Лондон (4-е место), Сан-Пауло (6-е место) и Париж (8-е место), Москва должна подняться на 12-е место, а Пекин и Берлин занять соответственно 17-е и 86-е места.

Позиции этих городов выделены не случайно, они представляют особый интерес: Пекин–Москва–Берлин–Париж–Лондон создают

линию торгового взаимодействия со сложившимися грузопотоками, которые необходимо эффективно обслуживать.

Существует несколько понятий агломерации, но все они подразумевают скопление территориально близких населенных пунктов, которые сростаются в процессе развития. Городской агломерацией принято называть компактную пространственную группировку поселений, объединенных в одно целое интенсивными производственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. Агломерация представляет собой сложное социально-экономическое явление, формирующееся естественным путем.

Московская агломерация относится к моноцентрическому типу и отличается от других российских агломераций размером. Она более чем в 3 раза превосходит следующую по размеру Санкт-Петербургскую агломерацию тем, что имеет резко доминирующее ядро и мелкие города-спутники.

На данный момент Московская агломерация в отличие от остальных

регионов РФ вступила в финальную, постиндустриальную стадию своего развития. Эта стадия развития Московской агломерации связана с преобладанием непромышленного потенциала, использованием сервисных видов деятельности и дальнейшим становлением Москвы как центра науки, культуры, образования и финансовой деятельности.

Московскую агломерацию можно рассматривать на нескольких территориальных уровнях (рис. 1):

- а) Москва в ее административных границах;
- б) Москва в радиусе 10–15 км от МКАД, включая десятки городов и поселков ближайшего пригорода, присоединенных к столице;
- в) в радиусе 70–80 км от МКАД в пределах второго внешнего кольца – наиболее распространенное понятие Московской агломерации;
- г) большая Московская агломерация, включая Москву, Московскую область и ряд районов и городов других областей (третье кольцо).



Рисунок 1. Территориальные уровни Московской агломерации

Пространственный размер агломерации зависит от уровня развития транспортных средств и инфраструктуры.

По мере совершенствования инфраструктуры и транспортных средств размер Московской агломерации будет увеличиваться.

Предлагается рассматривать Московскую агломерацию в самом широком смысле, так как Московский регион – это не только крупнейший потребитель товаров, но и центр по переработке товарных потоков для других регионов. Формирование единой агломерационной структуры на основе Московской и прилегающей областей было признано в Министерстве регионального развития РФ для решения всех инфраструктурных проблем данного региона, что соответствует зоне влияния Московской агломерации в радиусе 300 км.

Влияние Московской агломерации простирается и на дальние регионы. К зоне влияния Московской агломерации также причисляют Смоленск и южную часть Вологодской области. Например, в соответствии со страте-

гией развития Смоленска предусматривается создание производств с учетом интересов Московского региона. Таким образом, в настоящее время фактически весь Центральный федеральный округ (ЦФО) находится под влиянием Московской агломерации, так как его регионы по большей части замкнуты на московский рынок. Дальнейшее развитие ЦФО будет происходить в рамках выноса производств за пределы Москвы и Московской области, на территории других областей, что должно привести к слиянию ЦФО с Московской агломерацией.

В этих условиях логистическая система должна обеспечивать потребности не только Московской агломерации в сегодняшнем понимании, но и обслуживать ЦФО и другие регионы России, так как последние замкнуты на московский рынок.

Анализ распределения объемов перевозок грузов по основным регионам России показал, что на Москву и Московскую область приходится 47% объемов импортных перевозок и около 18% перевозок экспортных грузов.

От качества транспортной и складской инфраструктуры Московского региона во многом зависит эффективность логистики всей страны.

При наличии положительных моментов, таких как развитие экономики, культуры, производства и науки, существует достаточно много недостатков, которыми характеризуются агломерации.

Во-первых, большая протяженность коммуникаций и постоянно возрастающая нагрузка снижают уровень комфорта жителей. Во-вторых, транспортно-логистические схемы не всегда обеспечивают должный уровень скорости перевозок грузов и пассажиров, а также уровень транспортных издержек. В-третьих, высокий уровень загрязнения окружающей среды негативно влияет на здоровье населения. Очевидно, что логистике принадлежит важная роль в агломерации.

Сфера логистических услуг является индикатором состояния экономики страны или региона.

Для создания эффективной логистической системы Московской агломерации необходимы координация всех участников цепи поставок, разработка качественного продукта на региональном уровне. Эффективное решение данных вопросов, по мнению Председателя комитета по логистике торгово-промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ) Олега Дунаева, возможно на основе создания Транс-Евразийской логистической платформы. По мнению экспертов ТПП РФ, потенциал территориальных торгово-промышленных палат позволяет создать единую площадку для организации стратегического взаимодействия, развития процессов кооперации и снятия барьеров по обеспечению конкурентных преимуществ российских, белорусских, казахских и китайских транспортно-логистических компаний на Евразийском экономическом пространстве и экономическом поясе «Шелковый путь». Кроме этого, эксперты считают целесообразным использовать возможности международной системы торгово-промышленных палат как платформы взаимодействия международных компаний, формирующих единую логистическую среду в рамках развития наземной и воздушной маршрутной сети

на евроазиатском экономическом пространстве и экономическом поясе «Шелковый путь».

Научный и практический потенциал, а также опыт Московской торгово-промышленной палаты (МТПП) по формированию и развитию логистического рынка являются важными факторами реализации проекта создания логистической платформы Московской агломерации. Во многом этому будет способствовать участие МТПП в работе Делового совета палат крупнейших городов мира. Деловой совет был образован по аналогии с созданным в 2004 году Советом мэров Москвы, Берлина, Лондона и Парижа (М-4), к которому впоследствии присоединился мэр Пекина. По инициативе ТПП Москвы и Берлина 2 ноября 2006 года в Берлине состоялась первая встреча президентов ТПП европейских столиц (Берлина, Москвы, Лондона, Парижа) и Пекинского отделения Китайского комитета содействия международной торговле. На этой встрече было принято решение о создании Делового совета ТПП (С5). С тех пор встречи президентов торгово-промышленных палат проходят ежегодно в одном из городов – участников Делового совета.

С 2012 года, когда в состав участников вошла ТПП бразильского мегаполиса Сан-Паулу, крупнейшего города в Южном полушарии, Деловой совет получил название С6 (сокращение от commerce).

В настоящее время идет активизация проекта по взаимодействию ТПП столиц стран – участников ЕвразЭС. В эту работу уже включились торгово-промышленные палаты Астаны и Минска. Московская торгово-промышленная палата в этом году отмечает свой 25-летний юбилей. Сегодня Московская палата – это крупнейшее объединение представителей бизнеса, в нее входит более 3000 компаний из различных сегментов и отраслей экономики города Москвы, это средний и малый бизнес, крупные предприятия, общественные и образовательные организации, представительства иностранных компаний. МТПП – это единственная организация в Москве, которой законодательно делегирована функция представлять столичный бизнес в органах власти Москвы.

Основные задачи Московской ТПП:

- создание благоприятных условий для предпринимательской деятельности;

- содействие всемерному развитию всех видов предпринимательства, торгово-экономических и научно-технических связей предпринимателей Москвы с предпринимателями Российской Федерации;
- представительство и защита прав и законных интересов членов Палаты в органах государственной власти города Москвы, Российской Федерации и за рубежом.

Одной из приоритетных задач Московской торгово-промышленной палаты является развитие торгово-экономического сотрудничества предприятий Москвы с регионами России и зарубежными странами. Департамент международного и межрегионального сотрудничества оказывает содействие московским предприятиям, прежде всего членам Московской торгово-промышленной палаты, при выходе на внешний рынок и поддержку в дальнейшей внешнеэкономической деятельности.

Организация работы в палате ведется через отраслевые объединения – гильдии и комитеты. Важное место в палате занимает Гильдия логистических операторов, созданная в 2005 году. Это первое объединение, в состав которого входят компании, представляющие разные сферы логистических услуг: транспорт, экспедирование, складские операторы, таможенные представители. Такой подход позволяет создавать совместные комплексные продукты высокого качества. Основные цели гильдии:

- объединение ресурсов компаний для предоставления комплексных логистических услуг;
- содействие эффективной работе членов гильдии.

По мере развития гильдии возникали новые задачи. Например, продвижение компаний на рынке логистических услуг. Использование возможностей МТПП позволило компаниям с минимальным бюджетом участвовать в профессиональных выставках. Востребован формат участия в выставках в составе коллективного стенда гильдии. Проведение семинаров, круглых столов по актуальным вопросам с участием представителей заинтересованных министерств и ведомств является важным направлением работы Гильдии логистических услуг.

Эксперты гильдии участвуют в работе общественных и консультативных со-

ветов в Государственной Думе, правительствах Москвы и Московской области, Федеральной таможенной службы. Это дает возможность высказать коллективную позицию и аргументированно отстаивать интересы бизнеса.

Для потребителей логистических услуг важно получить качественную, своевременную услугу. Для этого надо выбрать надежного поставщика услуг, надежную логистическую компанию.

Многие члены гильдии – это компании, которые работают на рынке более 20 лет. К ним можно отнести Совтрансавто, Юнитранс, Интертранс, Эксповестранс, Севертранс, «РТК логистика», «Бест логистик» и многие другие. Гильдия проводит конкурс на звание «Лучший логистический оператор Московского региона». Участие в конкурсе требует от компании предоставления финансовых и других документов, что подтверждает прозрачность их работы.

Вызовом сегодняшнего дня является создание эффективной логистической системы Московского региона, и сделать это надо в условиях роста спроса на логистические услуги и ограниченных возможностей транспортной инфраструктуры. На рис. 2 представлен прогноз численности населения Москвы и Московской области, который подтверждает тенденцию дальнейшего роста. Сохранится положительная динамика роста количества автомобилей, которое к 2025 году составит 520 на 1000 жителей.

Известно, что Москва имеет планировочные особенности и небольшую долю улично-дорожной сети – 8,7% (для сравнения: в комфортно обустроенных городах этот показатель стремится к 30–35%).

Рост численности грузовых автомобилей за последние 20 лет почти в 4 раза приводит к дополнительной нагрузке на инфраструктуру. Для решения транспортных проблем разработана и реализуется государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года» (подпрограмма – грузовой транспорт).

Программа предусматривает введение ограничений въезда грузового транспорта в Москву, повышение требований к транспортным средствам (с 2016 года будет установлен запрет на въезд в центр Москвы и движение в пределах ТТК грузовых автомобилей, которые не соответствуют экологическим нормам не ниже Евро-3).

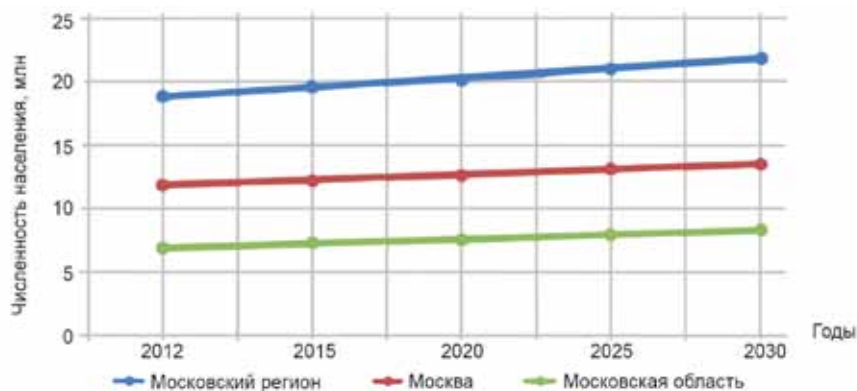


Рисунок 2. Прогноз численности населения Московского региона (для целей транспортного планирования)

Для упорядочения работы транспорта реализуются программы «Единое парковочное пространство», «Грузовой каркас», вводится система контроля движения транспорта и др.

В новых условиях работы, связанных с ограничением работы грузового транспорта в Москве, торговые и производственные компании вынуждены корректировать существующие логистические схемы и разрабатывать новые. Как правило, внедрение новых схем сопровождается дополнительными издержками у потребителя, например, перевод доставки товаров на ночное время или использование малотоннажных транспортных средств.

В рамках единой агломерации различные территории выполняют разные задачи: если Москва является потребителем логистических услуг, то Московская область выступает в роли потребителя и поставщика логистических услуг.

Именно в Московской области сосредоточено большое количество складских комплексов и таможенных терминалов.

Существующие складские комплексы на территории Московской области расположены неравномерно по зонам удаленности от Москвы и по радиальным направлениям автомобильных дорог общего пользования.

До 2010 года основная их часть концентрировалась в радиусе до 30 км от МКАД и имела ориентацию на потребителей города Москвы и Московской агломерации в целом.

С 2010 года размещение новых складских комплексов сдвигается в сторону удаления от МКАД за пределы 30-километровой зоны, что позволяет обслуживать не только Московский регион, но и соседние субъекты Российской Федерации.

Наибольшее число складских помещений располагается в южном и восточном направлениях, минимальными площадями складских объектов характеризуется западное направление от Москвы. Как правило, складскую обработку осуществляют сами торговые компании, мотивируя это недостаточным качеством услуг логистических компаний, однако процесс передачи на аутсорсинг можно наблюдать в Московском регионе.

Одним из новых направлений совершенствования логистической инфраструктуры Московского региона может стать создание распределительных центров логистических операторов.

Мировой опыт развития логистической инфраструктуры для обслуживания крупных мегаполисов свидетельствует о том, что одним из важнейших элементов организации товарооборота в современных условиях является создание крупных, высокопроизводительных распределительных центров, позволяющих обеспечить эффективное снабжение мелкооптовых и розничных сетей различными по объему партиями товаров большой номенклатуры по принципу «точно в срок» и с минимальными издержками.

В Западной Европе, США, Канаде, Японии и ряде других государств создаются крупные региональные распределительные центры с высоким уровнем качества и широким ассортиментом логистических услуг, оснащенные современными средствами автоматизации и информатики.

Распределительный центр, в отличие от других складских форматов, не имеет главной целью хранение постоянного запаса товаров. Основные функции распределительного центра – накопление продукции от пос-

тавщиков и оптимальное распределение ее по различным направлениям в торговые точки (или крупные сетевые магазины).

С увеличением количества логистических компаний, спектра предоставляемых услуг все больше появляется заинтересованность торговых сетевых компаний в аутсорсинге.

Московская область остается основной территорией для размещения новых объектов транспортно-логистической системы в России, что обусловлено сложившейся радиальной структурой сети автомобильных дорог, ориентированной на Москву. Проезд по территории Московского региона в ряде случаев обеспечивает кратчайшие маршруты и наибольшее количество автодорожных связей между различными субъектами Российской Федерации и иностранными государствами.

Чтобы разгрузить МКАД, перенаправить эти потоки в обход Москвы, разработан проект Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). ЦКАД должен пройти на удалении примерно 40 км от МКАД и предусматривать 5 пусковых комплексов, причем 4 из них – это новое строительство, а пятый находится на западе – это реконструкция существующего участка малого бетонного кольца в районе Звенигорода. Данный проект запроектирован по нормам первой технической категории, с предельной расчетной скоростью до 140 км/ч. Эксплуатацию ЦКАД, за исключением пятого пускового комплекса, предполагается осуществлять на платной основе (рис. 3).

ЦКАД является важнейшим инфраструктурным проектом Московской агломерации, который позволит разгрузить не только МКАД, но и обеспечить транзит в объезд Москвы. Около 30% перевозок планируется вывести на ЦКАД.

Важным этапом в развитии транспортного комплекса Московской агломерации стало создание в 2011 году АНО «Дирекция Московского транспортного узла» с целью координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти города Москвы и Московской области при реализации мероприятий по развитию Московского транспортного узла. Базовым документом, определяющим развитие транспортного комплекса Московского региона, является программа развития транс-

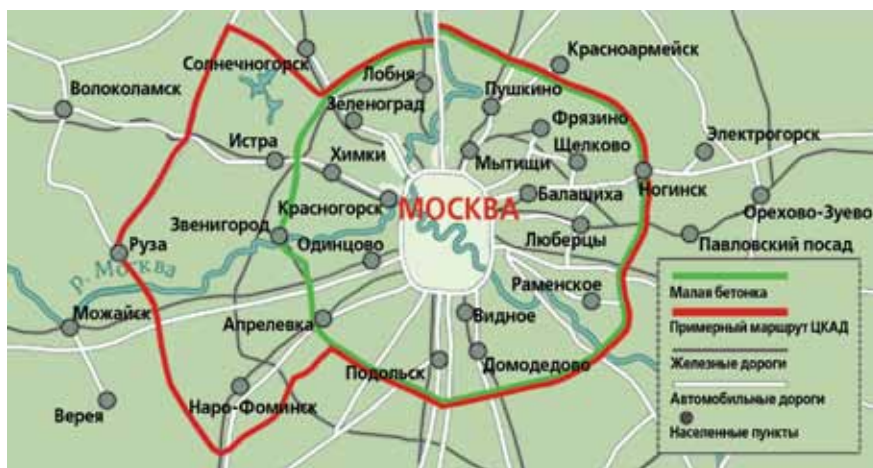


Рисунок 3. Схема Центральной кольцевой автомобильной дороги

портного комплекса Московского региона на период до 2020 года. Она включает все мероприятия, обеспечивающие взаимосвязь города и области, и в настоящий момент актуализирована в связи с изменением границ, расширением территории Москвы, актуализацией генеральной схемы развития железнодорожного транспорта и принятием решений по реализации комплексных проектов на территории Московской агломерации. Вызовом сегодняшнего дня является сокращение спроса на логистические услуги. Это связано с экономическим спадом, санкциями, курсом рубля – все это привело к сокращению торговли с основными зарубежными партнерами, прежде всего со странами ЕС. В результате на рынке предложение превышает спрос, что негативно отражается на работе логистических компаний. Не все компании останутся на рынке, некоторым придется уйти или сократить персонал. Такие же проблемы у грузовладельцев, которых интересует снижение издержек на логистику, отсрочка платежей до 60 дней. Для российских компаний остро встает проблема конкуренции со стороны мультинациональных игроков, которые имеют доступ к дешевым кредитам. Добиться глобального сокращения операционных расходов невозможно без использования инновационных решений. Одним из таких решений является направление цифровой экономики. Гильдия логистических операторов начала серию научно-практических форумов на площадке МТПП. Первое мероприятие прошло в декабре 2015 года, было организовано секцией по цифровой экономике и секцией по

авиатранспортной логистике при поддержке Международного логистического клуба.

Цели данных мероприятий – поддержка отечественных инновационных технологий, определение их роли и места в транспортно-логистических процессах внешней торговли. Поддержку нового для стран Евразийского экономического союза направления выразил заместитель директора Департамента таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) А.Н. Галанаматис, отметивший актуальность вопросов формирования единого цифрового пространства стран Евразийского экономического союза. Особенно отмечалась роль пилотных проектов по информационному взаимодействию бизнеса и государства. Опираясь на результаты экспериментальных работ, ЕЭК эффективно внедряет в процессы внешней и взаимной торговли новые стандарты цифровой экономики, механизмы и процедуры, рекомендованного СЕФАКТ ООН «Единого окна», лучшие мировые практики в области цифровой трансформации. Отдельный блок выступлений был посвящен успешным пилотным проектам реализации новейших механизмов цифровой трансформации в логистических внешнеторговых цепях поставок отечественных компаний. Представители ООО «Эскорт», ГК «Волга-Днепр» показали возможность реализации цифровой трансформации – информационных сервисов цифровой экономики на практике. Высокую оценку получило выступление заместителя начальника управления ОАО «РЖД» В.А. Титова, который представил результаты эксперимента, проводимого

ОАО «РЖД», ФТС России, ФНС России, Рабочей группой по цифровой экономике при Правительстве РФ по возврату НДС при экспортных отправлениях грузов на ресурсах РЖД. В состоявшейся дискуссии и подведении итогов круглого стола член совета Гильдии логистических операторов МТПП Г.В. Зубаков отметил актуальность новой парадигмы экономики и логистики, современность и инновационность проводимых в области цифровой экономики работ. Новые технологические решения в области цифровой трансформации диктуют необходимость тесной интеграции бизнес-процессов, построение сквозных технологий, их непрерывного управляемого развития и совершенствования в соответствии с требованиями экономики, построения абсолютно новой инфраструктуры логистических услуг. Было принято решение продолжить в 2016 году организационные, методологические и технологические работы в сегменте цифровой экономики, в том числе с использованием ресурсов секции цифровой экономики ГЛО МТПП.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012–2016 годы и на перспективу до 2020 года // Постановление Правительства Москвы от 28.04.2015 № 236-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП».
2. Программа развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года. – Министерство транспорта РФ.
3. Домнина С.В., Федоренко А.И. Проблемы грузовой логистики в Московском регионе // Инновационные технологии в логистике и управлении цепями поставок / Под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эс-Си-Эм Консалтинг, 2015. – Гл. I. – С. 21–35.
4. Домнина С.В. Повышение качества логистических услуг на примере международных автомобильных перевозок // Логистика и управление цепями поставок. – 2015. – № 4 (69). – С. 76–83.
5. <http://www.logistics.ru>.
6. <http://www.mostpp.org>.
7. <http://dt.mos.ru>.