

Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских международных транспортных коридоров¹

Клименко Владимир Витальевич, кандидат исторических наук, доцент, кафедра логистики и управления транспортными системами, Российский университет транспорта, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ГСП-4, 127994, Москва, Россия

Прокофьева Татьяна Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, кафедра «Логистика и экономическая информатика», Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева, президент Ассоциации «Логинвест», вице-президент Национальной логистической ассоциации России, 1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия
E-mail: Log-invest@mail.ru

Аннотация: В условиях глобализации мировой экономики, перехода России 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, расширение международного сотрудничества, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: транспортная стратегия, социально-экономический рост, международные стандарты, интегрированные промышленно-транспортные зоны, транспортный потенциал.

The development of logistics infrastructure is a strategic direction for the implementation of the transit potential of Russia in the system of Eurasian International Transport Corridors

Vladimir V. Klimenko, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Russian University of Transport, st. Obratsova, 9, str. 9, GSP-4, 127994, Moscow, Russia

Taniana A. Prokofieva, Ph.D. in Economics, professor, logistics' department, Mendeleev University of Chemical Technology, the president of Loginvest association, Vice President of National Logistics Association of Russia, 1st Miusskayast, 3, 125047, Moscow, Russia
E-mail: Log-invest@mail.ru

Abstract: In the context of the globalization of the world economy, Russia's transition to an innovative path of development, transport is considered as the most important factor in the socio-economic growth of the Russian state, ensuring the unity of the country's economic space, improvement of interregional and international transport and economic relations, rationalization of the distribution of productive forces, increasing the efficiency of the use of natural resources and the socio-economic potential of the regions of the country; expansion of international cooperation, development of export of transport services and implementation of the country's transit potential in the system of international transport corridors.

Key words: transport strategy, socio-economic growth, international standards, integrated industrial and transport zones, transport potential.

¹ По материалам доклада Прокофьевой Т.А. на конференции ОАО РЖД, Москва, 28.10.2015 г.

Целью формирования и развития международных транспортных коридоров (МТК) на территории России является²:

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

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, 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.

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как центры деловой активности и стратегические точки роста экономики России.

По оценке зарубежных экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка 70 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 %³.

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 (рис. 1).

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве одной из целевых установок определила интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе МТК. Одной из главных задач, направленных на достижение поставленной цели, является развитие логистической инфраструктуры и формирование на территории РФ в крупных транспортных узлах опорной сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), обеспечивающих высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих потоков, следующих по национальным и международным транспортным коридорам.

² Резер, С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С.М. Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

³ Там же.



Рис. 1. Принципиальная схема развития и размещения мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров на территории РФ в зоне тяготения к международным транспортным коридорам

Вместе с тем, приходится констатировать, что в современной транспортной системе России крупные МТЛЦ, обеспечивающие эффективное управление товароматериальными и сопутствующими потоками и предоставляющие высокий уровень логистического сервиса, соответствующий международным стандартам, практически отсутствуют.

Недостаточный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры приводит к большим прямым и косвенным потерям в виде упущенной выгоды, в частности, от крайне низкого уровня реализации транзитного потенциала РФ в системе Евроазиатских МТК – менее 1% транзита интермодальных перевозок грузов в контейнерах.

В соответствии с ежегодным рейтингом Всемирного банка в 2014 г. Россия по уровню развития логистической инфраструктуры заняла 77 место из 160 стран мира. По условиям для международных поставок – 102 место, по таможенным процедурам – 133 место. По комплексному показателю логистики LPI (Logistics Performance Index) по данным Всемирного банка Россия в 2014 г. заняла 90 место из 160 стран мира.

Столь низкий рейтинг в логистике в условиях глобализации мировой экономики, расширения международного сотрудничества и вхождения России в ВТО может привести к весьма значительным негативным последствиям, и требует незамедлительной постановки задачи разработки и реализации национальной стратегии комплексного развития логистики в России.

При этом задачей первостепенной важности становится разработка и поэтапная реализация единой стратегии формирования в крупных транспортных узлах и морских портах, расположенных в зоне тяготения Евроазиатских МТК, мультимодальных логистических центров, интегрированных в региональные, национальные и международные транспортно-логистические системы.

Как свидетельствует мировой опыт, ключевыми факторами развития логистики и повышения конкурентоспособности национального рынка логистических услуг являются:

- интеграция участников цепей поставок и партнеров по бизнесу;
- межфункциональная координация;
- межорганизационной кооперация в цепях поставок;
- развитие логистической инфраструктуры;
- клиентоориентированная стратегия логистического обслуживания потребителей.

Для успешного инновационного развития России и регионов страны необходимы новые подходы и технологии управления, основанные на последних достижениях науки и мировом опыте.

В условиях глобализации и интернационализации мировой экономики ведущей стратегией социально-экономического развития субъектов Российской Федерации становится кластерный подход к управлению отраслями и регионами РФ, обеспечивающий инновационное развитие и повышение конкурентоспособности экономики, как отдельных регионов, так и страны в целом. Исключительная значимость выбора кластерных моделей управления экономическим развитием регионов выдвигает эту проблему в разряд имеющих особое государственное значение.

Согласно классическому определению основоположника кластерного подхода профессора Гарвардского университета Майкла Портера: «Кластер – это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества, как отдельных компаний, так и кластера в целом⁴».

Интенсивное развитие рынка транспортно-логистических услуг в России создает объективные предпосылки для формирования в РФ транспортно-логистических кластеров (ТЛК) как наиболее эффективной инновационно-ориентированной формы интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающей на основе инноваций и согласования экономических интересов всех контрагентов цепи поставок максимальный синергетический эффект.

Транспортно-логистический кластер (ТЛК) – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами федеральной и региональной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг⁵.

В ОАО «РЖД» разработана методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров. Кластерный подход широко применяется в экономике Германии, США, Японии, Финляндии, Китае, Индии и ряде других стран. В Республике Казахстан в качестве одного из 7-ми наиболее прогрессивных направлений развития экономики формируется транспортно-логистический кластер.

Показателен опыт создания кластеров в Японии, экономика которой характеризуется системами субподрядных и субконтрактных связей между крупными, средними и малыми предприятиями. Типичный японский кластер формируют одно относительно крупное головное предприятие, имеющее статус компании-лидера, и два-три уровня субподрядных фирм, расположенных обычно в географической близости к нему. При этом субподрядчики первого уровня связаны с головным предприятием долгосрочными договорами. Связи поставщиков второго и последующих уровней регламентируются субподрядчиками первого уровня.

В стратегии социально-экономического развития Новосибирской области провозглашено формирование в качестве стратегических точек роста территориально-отраслевых кластеров, включая транспортно-логистический кластер, основу формирования которого составляют мультимодальные транспортно-логистические центры (кластеры), построенные на иерархических принципах.

⁴ Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием // Соискатель. Приложение к журналу «Мир транспорта». – 2015. – № 01 (09). – С. 50-57.

⁵ Там же.

Кластерный подход был применён к проектированию мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) в Новороссийском транспортном узле как опорной точке поддержки внешнеторговых и транзитных перевозок грузов по МТК «Север – Юг».

В рамках разработки проекта создания кластерного МТЛЦ в Новороссийском транспортном узле ЗАО «ИПТИЛ» ВИНТИ РАН были поставлены, и решены следующие задачи⁶:

- Обоснование целесообразности создания МТЛЦ в виде «Сухого порта» для обслуживания Новороссийского транспортного узла и морских портов Таманского полуострова.
- Разработка концепции бизнес-плана создания МТЛЦ на станции «9-й км Северокавказской железной дороги». Распределение площадей объектов на территории МТЛЦ. Определение стоимости проекта и оценка его эффективности.
- Разработка кластерной модели организационно-функциональной структуры МТЛЦ, выполняемой миссии, стратегических целей и задач.
- Подготовка рекомендаций по стратегическому планированию развития МТЛЦ и обеспечению его рыночной конкурентоспособности.
- Разработка предложений по формированию автоматизированной информационной системы управления функционированием МТЛЦ.

Новороссийский порт является узловым пунктом транспортного коридора «Север – Юг» и занимает особое место в транспортной системе России, обслуживая торговые связи РФ со странами Средиземноморья, Южной и Юго-Восточной Азии, Ближним Востоком, Африкой и Южной Америкой (рис. 2).



Рис. 2. Новороссийский морской торговый порт

Будучи ближайшим, глубоководным портом к странам Юго-Восточной Азии, Новороссийский порт может конкурировать за транзитные потоки этих стран. Порт является выгодной альтернативой доставки грузов из Юго-Восточной Азии в Россию и Европу существующему морскому пути из Китая через Суэцкий канал в порты Роттердам, Гамбург и Санкт-Петербург.

Учитывая, что Новороссийский морской порт размещен на территории городской агломерации и из-за плотной городской застройки не имеет практически возможности для дальнейшего развития своей инфраструктуры, актуальной является задача разработки и реализации проекта создания кластерного мультимодального транспортно-логистического

⁶ Прокофьева Т.А., Резер С.М. Кластерный подход к проектированию мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) в Новороссийском транспортном узле / Т.А. Прокофьева, С.М. Резер // Вестник транспорта. – 2014. – № 11. – С. 16-28.

центра (МТЛЦ) в виде сухого порта с размещением объектов транспортно-логистической инфраструктуры в районе грузовой станции 9 км Северо-Кавказской железной дороги для обслуживания товароматериальных потоков Новороссийского транспортного узла и морских портов Таманского полуострова.

Для обеспечения логистической координации участников и партнеров МТЛЦ предлагается учредить на базе информационных технологий ТЦ ФТО отделения железной дороги – филиала ОАО «РЖД» дочернюю компанию – Координационный логистический центр дирекции управления движением (КЛЦД) в статусе 4 PL-провайдера и системного интегратора цепей поставок, проходящих через Новороссийский МТЛЦ⁷.

Большие перспективы для формирования опорной сети МТЛЦ на территории России имеются в крупных транспортных узлах и морских портах, расположенных в зоне тяготения к Евроазиатским МТК «Север – Юг», «Запад – Восток» (Транссибирский МТК) и «Северный морской путь»:

- Усть-Луга, Балтийск, Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск;
- Новороссийск; Ростов-на-Дону, Астрахань, Оля, Махачкала;
- Москва, Нижний Новгород, Самара, Екатеринбург, Тюмень, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Чита, Улан-Удэ;
- Ванино, Хабаровск, Находка, Зарубино, Владивосток.

Библиографический список

1. Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием // Соискатель. Приложение к журналу «Мир транспорта». – 2015. – № 01 (09). – С. 50-57.

2. Прокофьева Т.А., Резер С.М. Кластерный подход к проектированию мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) в Новороссийском транспортном узле / Т.А. Прокофьева, С.М. Резер // Вестник транспорта. – 2014. – № 11. – С. 16-28.

3. Резер, С.М. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития / С.М. Резер, Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко. – М.: ВИНТИ РАН. 2010. – 312 с.

4. Kuhan, S. F. Logistic clusters: origins of formation and development prospects / S. F. Kuhan // Журнал Белорусского государственного университета. Экономика. – 2020. – No 2. – P. 93-101.

5. Nikitskaya E.F. Cluster analysis of infrastructure factors affecting innovative activity development / E.F. Nikitskaya, M.A. Valishvili, M.S. Astapenko, A.N. Namgalauri // International Journal for Quality Research. – 2021. – V15. – № 2. DOI 10.24874/IJQR15.02-12.

6. Volynchuk A.B. Transport and logistic cluster as a tool of development of peripheral territories / A.B. Volynchuk, I.A. Krylova // Fundamental research. – 2018. – № 6 – P. 72-77.

References

1. Prokofieva T.A. Logistic infrastructure of international transport corridors. Cluster approach to management of operations and development. Applicant. Supplement to the magazine "World of Transport". 2015. No. 01 (09). P. 50-57.

2. Prokofieva T.A., Reser S.M. Cluster approach to the design of a multimodal transport and logistics center (MTLC) in the Novorossiysk transport hub. Transport Bulletin. 2014. No. 11. P. 16-28.

3. Reser S.M. Prokofieva T.A., Goncharenko S.S. International transport corridors: problems of formation and development. M.: VINITI RAN. 2010. 312 p.

4. Kuhan S.F. Logistic clusters: origins of formation and development prospects. Journal of the Belarusian State University. Economy. 2020. No 2. P. 93-101.

⁷ Прокофьева Т.А., Резер С.М. Кластерный подход к проектированию мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) в Новороссийском транспортном узле / Т.А. Прокофьева, С.М. Резер // Вестник транспорта. – 2014. – № 11. – С. 16-28.

5. Nikitskaya E.F., Valishvili M.A., Astapenko M.S., Namgalauri A.N. Cluster analysis of infrastructure factors affecting innovative activity development. International Journal for Quality Research V15, № 2, 2021. DOI 10.24874/IJQR15.02-12.

6. Volynchuk A.B. Krylova I.A. Transport and logistic cluster as a tool of development of peripheral territories. Fundamental research. 2018. No 6. P. 72-77.