

Развитие логистической инфраструктуры в регионах Сибири и Дальнего Востока – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских международных транспортных коридоров

Прокофьева Татьяна Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Логистика и экономическая информатика», Российский химико-технологический университет им. Д.И. Менделеева, Президент, Ассоциация «Логинвест», вице-президент, Национальная логистическая ассоциация России
Адрес: 1-я Миусская ул., 3, 125047, Москва, Россия
E-mail: Log-invest@mail.ru

Аннотация: Статья посвящена развитию транспортно-логистической инфраструктуры и формированию интегрированных транспортно-логистических систем в Азиатской части России как стратегическому направлению повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России и реализации транзитного потенциала страны в глобальной системе международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транспортно-логистические центры, Сибирь, Дальний Восток, региональные транспортно-логистические системы.

The development of logistical infrastructure in Sibirea and Far East is the strategic direction of realization of transit potential of the Russia in euroasian international transport corridors system

Taniana A. Prokofieva, Ph.D. in Economics, professor, logistic's department professor, D.I. Mendeleev University of chemical technology, President, Loginvest association, Vice President, National Logistics Association of Russia
Address: 1st Miusskayast, 3, 125047, Moscow, Russia
E-mail: Log-invest@mail.ru

Abstract: The report is devoted to development of transport and logistical infrastructure and formation of integrated transport and logistical systems in Asian part of Russia as a strategic direction of competitiveness increasing of Russian transport complex and realization of transit potential of the country in global system international transport corridors.

Key words: international transport corridors, logistical centers, Siberia, Far East, integrated regional transport and logistical systems.

Введение

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

«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, привлечения отечественных и иностранных инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры, создание условий для ускорения развития отдельных регионов страны, расположенных в зоне тяготения к трассам международных транспортных коридоров»¹, интеграция российского транспорта в европейскую и мировую транспортные системы.

¹ Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России. *В центре экономики*. 2020;1(1):2. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/2/13>. ISSN 2713-2242. DOI: 10.24411/2713-2242-2020-00002. С. 2.

В транспортной стратегии России на период до 2030 года большое внимание уделяется проблемам формирования опорной транспортной сети без разрывов и узких мест, ликвидации диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны, реализации приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы. При этом отмечается, что опорная транспортная сеть развивается на принципах транспортных коридоров. Национальные транспортные коридоры, в полосе которых размещаются коммуникации опорной транспортной сети, стыкуются с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей. При этом, развитие экспорта транспортных услуг, использование транзитного потенциала России рассматриваются в качестве столь же важной составляющей национального дохода, как и экспорт товаров.

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.

Обсуждение

«Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие, как правило, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как стратегические точки роста экономики страны»².

«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 потребуется сформировать, по предварительной оценке, 10 МТЛЦ федерального уровня, порядка 20 МТЛЦ – регионального уровня и свыше 50 МТЛЦ территориального ранга»³.

Создание сети МТЛЦ в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам и формирование на их основе региональных транспортно-логистических систем (РТЛС) 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. Кроме того, необходимо завершить формирование опорного каркаса магистральной транспортной сети на территории Сибири и Дальнего Востока.

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 территории Тюменской области для обеспечения управления системой грузо-и

² Клименко В.В., Прокофьева, Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских международных транспортных коридоров. *Экономический профессиональный журнал*. 2021;1(3):6-12. URL: <http://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/18>. ISSN 2713-2242. С. 7.

³ Там же. С. 7.

товародвижения целесообразно создание в г. Тюмени или в непосредственной близости от него МТЛЦ международного ранга для обслуживания транзитных и экспортно-импортных грузопотоков Евроазиатского направления, идущих по Транссибу, и сети региональных ТЛЦ, объединенных единой системой информационного, организационно-экономического, нормативно-правового и кадрового обеспечения.

С учетом прогноза развития добывающих и перерабатывающих отраслей производства, развития магистральной транспортной сети и формирования новых транспортных узлов и центров грузообразования на территории области предлагается к формированию 12 транспортно-логистических комплексов, из них 3 крупных (Тюмень, Тобольск, Ишим) мощностью грузопереработки от 750 до 1500 тыс. тонн в год и 9 средних по мощности (Сургут, Нижневартовск, Уренгой, Ноябрьск, Ханты-Мансийск, Салехард, Надым, Находка и Ямбург): 250-600 тыс. тонн переработки грузов в год⁴.

Создание в Тюменской области опорной сети МТЛЦ и последующее формирование региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) обеспечит реализацию транзитного потенциала и повышение конкурентоспособности транспортного комплекса области, позволит организовать системный высоко прибыльный бизнес на территории Тюменской области и ряда смежных областей, обеспечит формирование и удовлетворение потребительского спроса в продовольственных и промышленных товарах, совершенствование управления и контроля за товароматериальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками, будет способствовать развитию регионального рынка товаров и услуг, созданию дополнительных рабочих мест, расширению межрегиональных и внешнеэкономических связей, росту регионального валового продукта и повышению уровня жизни населения.

В качестве первоочередных мест дислокации крупных мультимодальных транспортно-логистических центров, предлагаемых к созданию в Сибири и на Дальнем Востоке, могут рассматриваться Новосибирский, Омский, Красноярский, Иркутский, Читинский, Улан-Удэнский, Хабаровский и Владивостокский транспортные узлы, в которых осуществляется координация и взаимодействие железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного транспорта, а также транспортно-экспедиционных компаний и других логистических структур.

Наиболее продвинутыми на сегодняшний день являются проекты развития логистической инфраструктуры Новосибирского мультимодального транспортного узла и концепция создания транспортно-логистических центров и формирования на их основе Иркутской региональной транспортно-логистической системы (ИРТЛС).

На рис. 1 представлена принципиальная схема развития и размещения логистических центров на территории Восточной Сибири и 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 15000 рабочих мест, а бюджетная эффективность (налоговые поступления в бюджеты всех уровней) за десятилетний период составит порядка 900 млн. долл. США⁵.

⁴ Прокофьева Т.А., Резер С.М., Анисова Н.А. Стратегическая доктрина развития транспорта и логистики в Тюменской области. (Часть 1). *Логистика сегодня*. 2009;2:118-131. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880. Прокофьева Т.А., Резер С.М., Анисова Н.А. Стратегическая доктрина развития транспорта и логистики в Тюменской области. (Часть 2). *Логистика сегодня*. 2009;3:182-196. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880.

⁵ Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: Проблемы формирования и развития. – Иркутск.: Изд-во БГУЭП, 2003. – 328 с.

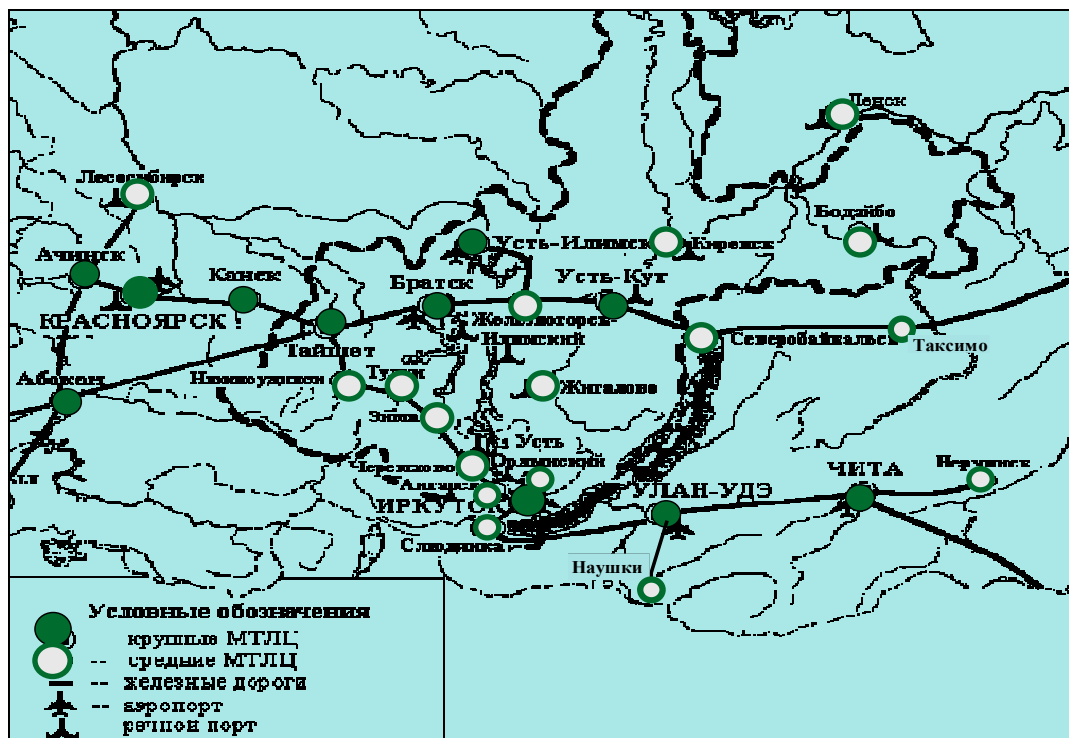


Рис. 1. / Fig. 1. Схема развития и размещения мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) на территории Восточной Сибири / Scheme of development and location of multimodal transport and logistics centers (MTLC) in Eastern Siberia

В стратегии социально-экономического развития Красноярского края большое внимание уделяется кластерной политике, при этом кластеры рассматриваются как стратегические точки роста экономики. В этой связи считаю целесообразным поставить задачу разработки региональной целевой программы развития логистической инфраструктуры и формирования на территории Красноярского края интегрированной транспортно-логистической системы (ТЛС) как прототипа транспортно-логистического кластера, в котором в качестве интегратора будут выступать товароматериальный и сопутствующие информационный, финансовый и сервисный потоки, а также общие цели ведения бизнеса участников ТЛС, согласованные со стратегией развития края.

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

В Республике Бурятия имеются объективные предпосылки для формирования в районе г. Улан-Удэ крупного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ) международного ранга с терминальным комплексом, центрами оптовой торговли и дистрибьюции, инновационного, сервисного и коммерчески-делового обслуживания, со специализацией преимущественно на обслуживании экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов, следующих по Транссибирской магистрали и по предлагаемому к формированию новому МТК «Улан-Удэ – Улан-Батор – Эрлянь – Пекин – порты Юго-Восточной Азии»⁶.

По мере расширения торговли и роста товарных потоков в направлении Улан-Удэ – Кяхта (Наушки) – Улан – Батор и далее в Китай и к портам Юго-Восточной Азии, а также в сторону Европы, может сформироваться Южная логистическая платформа Республики Бурятия, в состав которой войдут: международный МТЛЦ в районе г. Улан-Удэ; МТЛЦ в районе железнодорожной станции Наушки и торгового центра Кяхта с мультимодальным

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): 81-100. ISSN: 2587-6775.

терминалом, центром приграничного сотрудничества и формированием свободной таможенной зоны; МТЛЦ в районе пос. Монды – на погранпереходе с Монголией, показанные на рисунке 4.

Крайне актуальным является создание МТЛЦ во втором по величине городе Республики Бурятия – Северобайкальске, а также в транспортных узлах в зоне БАМ - Таксимо и Новый Уоян. Очевидно, потребуются строительство мультимодального пассажирского ТЛЦ для обслуживания ОЭЗ туристско-рекреационного типа и прибывающих на территорию Республики туристов.

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.

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение является сооружение Северо-Сибирской магистрали как продолжение БАМа от Усть-Илимска до Сургута и как составная часть будущей Северо-Российской Евразийской магистрали – второго широтного транспортного моста 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 Усть-Илимска, Богучан, Лесосибирска, Белого Яра, Сергино, в крупные мультимодальные транспортные узлы на пересечении Севсиба с крупнейшими водными путями – Леной, Енисеем, Ангарой и Обью, обеспечивающими прямой выход глубинных районов Сибири к Северному морскому пути 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.

В зоне тяготения к трассе Северо-Российской Евразийской магистрали на базе освоения богатейших природных ресурсов, развития отраслей специализации производства и создания мультимодальных центров транспортно-логистического сервиса имеются объективные предпосылки для формирования интегрированных производственно - транспортных зон (ИПТЗ), создание и развитие которых обеспечит высокую региональную, народнохозяйственную и коммерческую эффективность, а также гарантированную окупаемость инвестиций в развитие производства и транспорта в этих регионах⁷.

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 товардвижения.

Заключение

Генеральным направлением развития транспортной системы в Дальневосточном федеральном округе, повышения геополитической, инвестиционной и инновационной привлекательности округа и его транспортной системы как для российских, так и для иностранных предпринимателей, является создание в узлах транспортной сети мультимодальных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов, интегрированных в региональные, межрегиональные и международные транспортно-логистические системы.

⁷ Прокофьева Т.А., Лопаткин О.М. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Под общ. ред. Т.А. Прокофьевой. – М.: РКонсульт, 2003. – 400 с.

Всего на территории Дальневосточного федерального округа в рамках концепции развития транспорта предлагается к формированию и развитию два крупных МТЛЦ международного ранга в Хабаровском и Владивостокском транспортных узлах, шесть МТЛЦ средней мощности регионального уровня и порядка 15 терминальных комплексов и транспортно-распределительных центров. Общая потребность в инвестициях на развитие транспортно-логистической инфраструктуры на территории Дальневосточного федерального округа по минимальному (экономному) варианту оценивается в 685 млн. долл. США или в 16 млрд. 782,5 млн. руб⁸.

Формирование в регионах Сибири и Дальнего Востока, в зонах тяготения к российской части МТК опорной сети МТЛЦ, объединенных в региональные и межрегиональные транспортно-логистические системы, 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 России и, в конечном итоге, - обеспечить увеличение валового регионального продукта (ВРП) и валового внутреннего продукта (ВВП) страны, интеграцию транспорта России в Евроазиатскую и мировую транспортные системы в качестве равноправного партнера.

Литература

1. 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): 81-100. ISSN: 2587-6775.

2. Прокофьева Т.А., Резер С.М., Анисова Н.А. Стратегическая доктрина развития транспорта и логистики в Тюменской области. (Часть 1). *Логистика сегодня*. 2009;2:118-131. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880.

3. Прокофьева Т.А., Резер С.М., Анисова Н.А. Стратегическая доктрина развития транспорта и логистики в Тюменской области. (Часть 2). *Логистика сегодня*. 2009;3:182-196. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880.

4. Прокофьева, Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала. *Вестник транспорта*. 2011;3:11-19.

5. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры евроазиатских МТК – стратегическое направление реализации транзитного потенциала и интенсивного экономического роста регионов России. *В центре экономики*. 2020;1(1):1-12. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/2/13>. ISSN 2713-2242. DOI: 10.24411/2713-2242-2020-00002.

6. Прокофьева Т.А. Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров. *В центре экономики*. 2021; 2(1):1-10. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/31>. ISSN 2713-2242.

7. Клименко В.В., Прокофьева, Т.А. Развитие логистической инфраструктуры – стратегическое направление реализации транзитного потенциала России в системе евроазиатских международных транспортных коридоров. *Экономический профессиональный журнал*. 2021;1(3):6-12. URL: <http://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/18>. ISSN 2713-2242.

References

1. Prokofieva T.A., Sergeev V.I., Goncharenko S.S. The strategic doctrine of creating a logistics center in Ulan-Ude and the formation of an integrated transport and logistics system in the Republic of Buryatia. *Logistics and supply chain management*. 2009;01(30):81-100. ISSN: 2587-6775.

⁸ Прокофьева, Т.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала. *Вестник транспорта*. 2011;3:18.

2. Prokofieva T.A., Rezer S.M., Anisova N.A. Strategic doctrine for the development of transport and logistics in the Tyumen region. (Part 1). *Logistics today*. 2009;2:118-131. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880.

3. Prokofieva T.A., Rezer S.M., Anisova N.A. Strategic doctrine for the development of transport and logistics in the Tyumen region. (Part 2). *Logistics today*. 2009;3:182-196. ISSN: 2500-1302. eISSN: 2618-8880.

4. Prokofieva, T.A. The development of transport and logistics infrastructure in the Asian part of Russia is a strategic direction for realizing the transit potential. *Transport Bulletin*. 2011;3:11-19.

5. Prokofieva T.A. The development of the logistics infrastructure of the Eurasian ITCs is a strategic direction for realizing the transit potential and intensive economic growth of Russian regions. *At the center of the economy*. 2020;1(1):1-12. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/2/13>. ISSN 2713-2242. DOI: 10.24411/2713-2242-2020-00002.

6. Prokofieva T.A. Development of logistics infrastructure as a strategic direction for Russia's integration into the system of international transport corridors. *At the center of the economy*. 2021; 2(1):1-10. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/31>. ISSN 2713-2242.

7. Klimenko V.V., Prokofieva, T.A. The development of logistics infrastructure is a strategic direction for realizing Russia's transit potential in the system of Eurasian international transport corridors. *Economic professional journal*. 2021;1(3):6-12. URL: <http://eproff.ru/index.php/eproff/article/view/18>. ISSN 2713-2242.