

# РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ



**ТАТЬЯНА ПРОКОФЬЕВА**  
Ассоциация «Логинвест», президент;  
Национальная ассоциация логистики и управления цепями поставок (НЛА) России,  
вице-президент;  
Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», профессор, д.э.н.

**Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года в качестве целевых установок провозгласила интеграцию в мировое транспортное пространство, развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров. Одной из главных 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.**

## МЕСТО И РОЛЬ МИНТРАНСА РФ И ОАО «РЖД» В РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2011–2015 годы)» включает в себя проекты развития транспортно-логистической инфраструктуры. Наиболее крупные логистические комплексы предусмотрены к созданию в Московском и Северо-Западном регионах, Нижнем Новгороде, Республике Татарстан, Екатеринбурге, Краснодарском крае, в Сибири и на Дальнем Востоке. Большое внимание Министерство транспорта РФ и РЖД уделяют повышению конкурентоспособности морской транспортной инфраструктуры (земля—море).

Исключительно важную роль в разработке единой стратегии по реализации проектов развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России играет ОАО «РЖД».

Одним из основных стратегических направлений деятельности РЖД является развитие логистического бизнеса компании. Это предопределяет необходимость создания системы современных терминально-логистических комплексов по всей сети российских железных дорог, оптимизацию существующих терминально-складских активов компании и развитие бизнеса в области терминального оперирования, а также создание в структуре холдинга логистической компании, обеспечивающей интеграцию услуг структурных подразделений и дочерних обществ РЖД, а также внешних поставщиков в комплексную услугу управления цепочкой поставок.

РЖД разработали перспективный проект создания сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) в увязке с развитием интермодальных перевозок грузов по МТК и курсированием регулярных ускоренных контейнерных поездов (рис. 1). Беспрецедентный масштаб этого проекта предусматривает строительство более 50 крупных ТЛЦ, комплексную реконструкцию порядка 60 крупных грузовых дворов, модернизацию широкого круга объектов технологического комплекса, реконструкцию путевого развития на подходах к терминалам и в транспортных узлах в целом.

Большой интерес представляет проект создания в Московской области ТЛЦ «Белый Раст», непосредственное участие в реализации которого принимает стратегический партнер ОАО «РЖД» — Deutsche Bahn AG. Планируемый логистический центр (рис. 2) будет занимать территорию более 100 гектаров, на которой разместятся контейнерный терминал мощностью 290 тысяч TEU в год, универсальный терминал для переработки грузов промышленного назначения, центр таможенного оформления грузов, а также административно-деловой центр. Учреждено акционерное общество по реализации и последующей эксплуатации ТЛЦ — ОАО «Белый Раст». Специалистами центра с привлечением DB International GmbH подготовлены технико-экономическое обоснование указанного проекта и инвестиционные предложения потенциальным инвесторам.

ОАО «РЖД» создана центральная Дирекция по управлению терминально-складским комплексом железных дорог — филиалов РЖД. Дирекция будет консолидировать деятельность более 500 грузовых дворов РЖД и заниматься оптимизацией структуры терминально-складских активов компании. Функции терминально-складского оператора возложены на

### АННОТАЦИЯ

Статья посвящена комплексным научным исследованиям в области стратегического планирования развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России для реализации экспортно-импортного и транзитного потенциала страны в глобальной системе международных транспортных коридоров. Показаны место и роль Министерства транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» в реализации инвестиционных проектов развития логистической инфраструктуры. Особое внимание уделено проблемам развития логистической инфраструктуры в морских портах и мультимодальных транспортных узлах на примере Северо-западного и Московского регионов.

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Логистическая инфраструктура, транспортный комплекс, Министерство транспорта РФ, РЖД, инвестиционные проекты.

### ANNOTATION

The report is devoted to comprehensive research in the field of strategic planning, logistics infrastructure in to ensure the implementation of export-import and transit potential of Russia in the global system of international transport corridors (ITC). Particularly attention spares to the place and the role of the Russian Transportations Ministry and the Russian Rail-way joint stock company in the investment projects realization, also to the problems of the logistics infrastructure development in sea ports and multimodal transport junctions for example North-East and Moscow regions.

### KEYWORDS

logistic infrastructure, transport complex, Ministry of Transport of the Russian Federation, Russian Railways, investment projects.

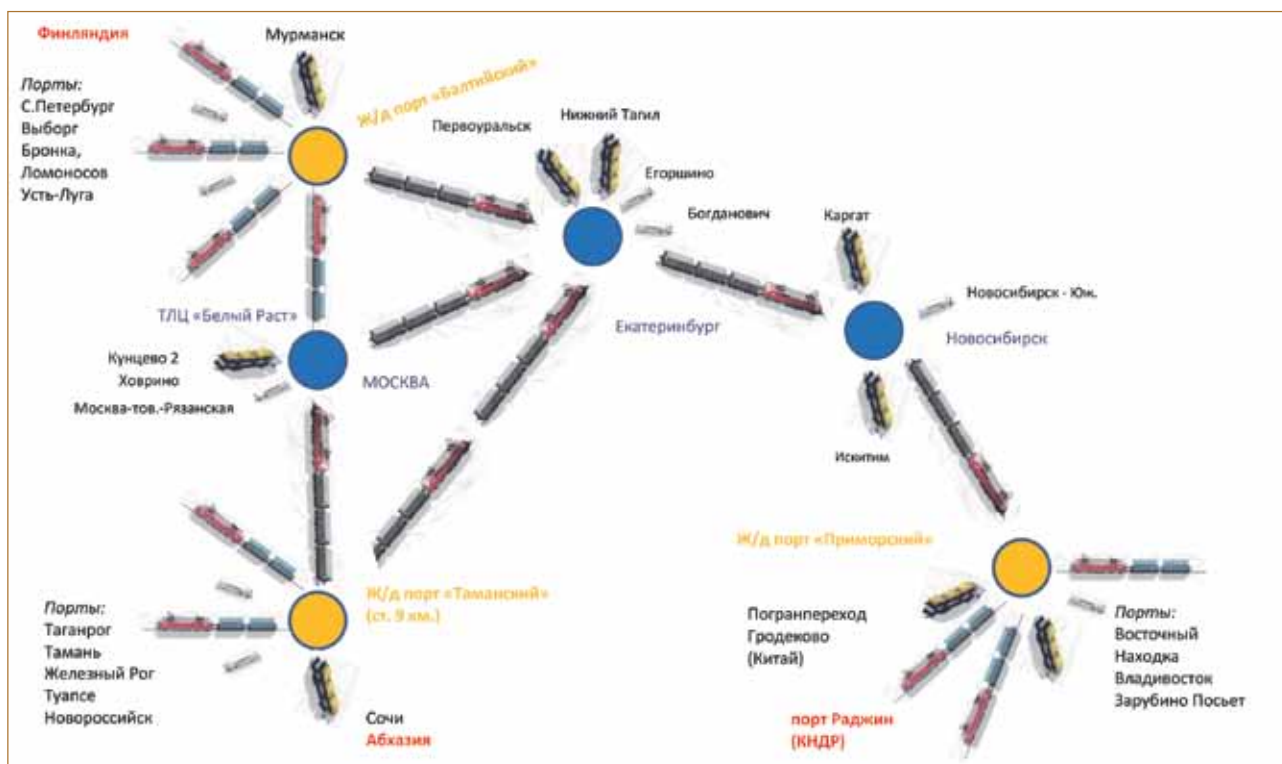


Рисунок 1

Модель функционирования сети терминально-логистических центров

Источник: из выступления Первого вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова на Международной конференции «Опыт развития логистики в России и Германии», 26 апреля 2012.

учрежденную в 2010 году новую дочернюю компанию холдинга — ОАО «РЖД-Логистика», которая позиционирует себя как логистический провайдер, предоставляющий клиентам комплексные услуги. Выходя на логистический рынок, РЖД заявляет о своих планах стать не только крупнейшей транспортной, но и одной из лидирующих международных логистических компаний.

### РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ НА ПРИМЕРЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА

Объем перевозок грузов через морские порты России в 2010 году составил свыше 450 млн тонн. При этом 47% объема перевозок грузов морским транспортом приходится на Северо-Западный бассейн.

Одним из самых крупных инфраструктурных проектов европейского масштаба является проект строительства и развития морского торгового порта Усть-Луга, расположенного практически на границе РФ и Европейского союза (Рис. 3). Строительство порта ведется на принципах государственно-частного партнерства. Заказчиком-застройщиком является ОАО «Компания Усть-Луга». Планируется, что к 2018 году порт Усть-Луга выйдет на полную мощность и будет переваливать ежегодно 180 млн тонн грузов. Грузооборот порта Усть-Луга в 2010 году составил 15 млн тонн.

Морской порт Усть-Луга — ближайший к ЕС многофункциональный порт, расположенный в узловой точке на пересечении двух международных интермодальных транспортных коридоров: «Север-Юг» (Балтика, Черное и Каспийское море) и «Восток-Запад» (Европа-Азия). Он органично вписывается в транспортную сеть Северо-западного региона, который играет важную роль в организации транзитных перевозок грузов в рамках Европейской транспортной инфраструктуры. Короткий

период ледовой проводки судов — одно из конкурентных преимуществ порта Усть-Луга.

Морской торговый порт (МТП) Усть-Луга строится как универсальный порт. Терминалы и профильные зоны различного назначения будут оказывать услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. Благодаря применению современных технологий и оборудования, терминалы способны выдерживать конкурентные сроки обслуживания.

#### В настоящее время в порту Усть-Луга действуют:

- многофункциональный перегрузочный комплекс «Юг-2» (ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга»);
- лесной терминал (ОАО «Лесной терминал «Фактор»);
- универсальный перегрузочный комплекс (ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс»);
- угольный терминал (ОАО «Ростерминалуголь»);
- комплекс перегрузки технической серы (ОАО «Европейский серный терминал»);
- автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (ФГУП «Росморпорт»).

На территории порта строится терминально-складской логистический центр (ТС ЛЦ). После реализации всех намеченных проектов морской торговый порт Усть-Луга станет самым крупным и современным портом в Балтийском регионе.

В строительство порта Усть-Луга по схеме государственно-частного партнерства уже вложено 90 млрд руб., из них 65 млрд руб. — частный капитал. Проект «Усть-Луга» включает развитие не только непосредственно самого порта, но и прилегающих к нему территорий, а также транспортной инфраструктуры. Строительство различных объектов на территории морского торгового порта осуществляется Минтрансом РФ и дирекцией государственного заказчика — ОАО «Компания Усть-Луга».





Рисунок 2  
Проект создания Терминально-Логистического Центра «Белый Раст»

Источник: из выступления Первого вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова на Международной конференции «Опыт развития логистики в России и Германии», 26 апреля 2012



Рисунок 3  
На стенде Порты Усть-Луга на выставке «ТрансРоссия-2012»

В рамках реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» осуществлено строительство комбинированного многоцелевого грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса Усть-Луга — Балтийск — порты Германии (Мукран, Киль, Засниц).

Открытие паромного сообщения между Россией и Германией позволит значительно сократить время доставки грузов и снизить транспортную составляющую в конечной цене продукции. Морской порт Балтийск — самый западный порт РФ,

представляющий стратегический интерес для Калининградской области и России в целом. Основу порта составляет многофункциональный грузопассажирский паромный комплекс, в который входят действующий автопаромный терминал и новый терминал в составе автомобильно-железнодорожной паромной линии Усть-Луга—Балтийск—порты Германии, а также строящийся причал для перегрузки контейнеров и генеральных грузов.

Особое место среди портов Северо-Западного бассейна РФ занимает **Мурманский морской торговый порт**, расположенный на восточном берегу Кольского залива Баренцева моря. Сегодня это крупный мультимодальный транспортный узел, связавший воедино автомобильные, железнодорожные и морские пути сообщения с грузооборотом более 15 млн тонн, со значительным потенциалом и хорошими перспективами для дальнейшего развития.

Мурманский морской торговый порт характеризуется следующими общими показателями: площадь территории — 104 га; количество причалов — 20; общая протяженность причалов — 3800 м; глубины у причалов — до 15 м; общая длина железнодорожных подъездных путей — 10,5 км; общий грузооборот — свыше 12 млн тонн. По объему перевалки сухих грузов Мурманский порт прочно удерживает второе место в Северо-Западном регионе после Санкт-Петербурга.

Современный Мурманский морской порт — один из крупнейших незамерзающих портов в РФ. Он является портом приписки всех атомных ледоколов России. 15 октября 2010 года

Мурманск был официально объявлен особой экономической зоной (ОЭЗ). Основные цели создания ОЭЗ — обеспечение условий для развития мощной транспортно-торговой инфраструктуры, привлечение инвестиций и, в конечном итоге, развитие социальной сферы.

Мурманский морской торговый порт — крупнейший и практически единственный крупный перевалочный пункт угля в Северном морском бассейне. Объем экспорта угля через Мурманск за последние годы увеличился с 217 тыс. тонн в 1995 году до 6,7 млн тонн в 2008 году, т.е. более чем в 30 раз.

Эффективно функционирует терминальный комплекс по перегрузке угля «Лавна», расположенный на территории Мурманского морского порта.

В рамках программы развития Мурманского транспортного узла на территории ММТП разработан проект создания координационного логистического центра (КЛЦ ТУ), обеспечивающего технологическое взаимодействие и координацию в работе смежных видов транспорта, функционирующих в транспортном узле. Помимо выполнения своих прямых координирующих функций, Мурманский КЛЦ ТУ призван стать пилотным объектом в реализации концепции ОАО «РЖД» формирования опорной сети КЛЦ в крупных транспортных узлах и морских портах России.

Другим крупным проектом развития ММТП является строительство контейнерного терминала. Площадь территории составит 67 га, пропускная способность терминала — 760 тыс. TEU в год, из них 75% контейнеры транзитного направления и 25% контейнеры экспортно-импортного направления. Срок реализации проекта составит 4—5 лет.

Точкой роста для Мурманского морского торгового порта может стать перспективный проект разработки Штокманского газоконденсатного месторождения, расположенного в шельфовой части Баренцева моря и являющегося одним из крупнейших газовых месторождений в мире.

Еще одно перспективное направление для роста грузооборота ММТП — развитие Северного морского пути — кратчайшего морского пути между европейскими и азиатскими рынками. Так, расстояние, проходимое судами из порта Мурманск в порт Иокогама (Япония) через Суэцкий канал, составляет 12 840 морских миль, а Северным морским путем — только 5770 морских миль.

Морской порт Мурманск находится на пути трех евроазиатских международных транспортных коридоров: МТК «Север-Юг», МТК «Восток—Запад» и МТК «Северный морской путь», что является несомненным конкурентным преимуществом порта при организации внешнеторговых перевозок, в том числе контейнерных из стран Юго-Восточной Азии в Европу и США.

#### Библиографический список:

1. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. — М.: ИД «Экономическая газета», 2011. — 305 с.
2. Прокофьева Т.А., Карнаухов С.Б., Архипов А.С. Развитие логистической инфраструктуры в Московском транспортном узле: современное состояние, проблемы и перспективы // Риск. — 2011. — № 4.
3. Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Логистические центры в транспортном комплексе России. — М.: ИД «Экономическая газета», 2012. — 524 с.



#### Прокофьева Т.А., Сергеев В.И.

Логистические центры в транспортной системе России: Учебное пособие — М.: ЗАО ИД «Экономическая газета». 2012. — 540 с., илл.

#### Рецензенты:

доктор экономических наук, профессор Новиков Д.Т., доктор экономических наук, профессор Федоренко А.И.

Книга предназначена в качестве учебного пособия для студентов, преподавателей, аспирантов, бакалавров и магистров экономических вузов, слушателей программ MBA и MPA, ученых и специалистов в области логистики распределения и логистики транспорта. Она может быть использована федеральными и региональными органами управления, научными работниками и предпринимателями в сфере сбытовой и внешнеэкономической деятельности, транспортного, терминального и складского бизнеса. Учебное пособие состоит из трех частей. Первая часть (главы 1—3) посвящена исследованию мировых тенденций развития рынка транспортно-логистических услуг, анализу отечественного и зарубежного опыта создания логистических центров. Во второй части (главы 4—8) системно изложены методология и теоретические основы формирования и организации функционирования логистических центров. Особое внимание уделено организационно-правовым аспектам развития логистических центров,

информационному и финансовому обеспечению функционирования мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), стратегическому планированию и управлению финансами интегрированных предпринимательских структур в МТЛЦ. Третья часть (главы 9—12) посвящена практическим вопросам реализации проектов логистических центров в транспортном комплексе России. В ней содержатся результаты научных исследований в области стратегического планирования развития логистической инфраструктуры, создания в крупных транспортных узлах и морских портах мультимодальных логистических центров и интегрированных транспортно-логистических систем на федеральном, республиканском и региональном уровнях в увязке с развитием национальных и международных транспортных коридоров (МТК). При этом развитие логистической инфраструктуры рассматривается в качестве стратегического направления реализации транзитного потенциала страны и интеграции России в глобальную систему МТК.