

УДК 338.2+339.56

Д.Г. Федотенков

## **БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ В РАЗВИТИИ СИСТЕМЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Рассмотрены транспортная система, транспортный потенциал России и значение мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров в транспортной системе страны. Обоснована актуальность формирования в Брянске региональной транспортно-логистической системы.

Ключевые слова: транспортная система, логистическая инфраструктура, транспортные коридоры, грузовые перевозки, МЛТРЦ.

В России, как и во многих других развитых странах, транспорт – это одна из крупнейших базовых отраслей хозяйства и важнейшая составная часть производственной и социальной инфраструктуры. Транспортная система объединяет все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Она связывает страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Россия имеет уникальное выгодное географическое положение, что позволяет получать значительный доход от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям. Социально-экономическое развитие страны тесно связано с транспортом. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала [8].

В условиях перехода российской экономики на инновационный путь развития транспорт рассматривается как важнейший фактор социально-экономического роста государства.

В России создана и устойчиво функционирует современная транспортная система, которая отвечает:

- за потребности национальной экономики и населения в транспортных услугах;
- территориальную целостность;
- экономическую и геополитическую безопасность страны [5].

Транспорт влияет на экономическое освоение новых территорий и месторождений полезных ископаемых, которые являются жизненно необходимыми в условиях роста и структурной перестройки экономики. Разработанная Минтрансом России Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года предусматривает:

- формирование опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;
- ликвидацию диспропорций в уровне развития транспортной инфраструктуры в отдельных регионах страны;
- реализацию приоритетных инфраструктурных проектов, обеспечивающих единство транспортной системы;
- развитие опорной транспортной сети на принципах национальных транспортных коридоров;
- стыковку национальных транспортных коридоров с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных систем [8].

Эффективное функционирование транспортного комплекса, слаженная работа в обеспечении координации различных видов транспорта, развитие интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам (МТК), а также реализация

транзитного потенциала России в глобальной системе МТК требуют принципиально новых идей. В их основу должны быть заложены принципы логистики и логистического менеджмента, приоритетность развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирование интегрированных транспортно-логистических систем на региональном, межрегиональном и международном уровнях [5].

Россия имеет огромный транспортный потенциал, в который входят:

- система морских портов в Балтийском, Северном, Азово-Черноморском, Каспийском и Дальневосточном бассейнах;
- развитая сеть железных дорог и внутренних судоходных путей;
- протяженная сеть автомобильных дорог;
- комплекс международных аэропортов, воздушных трасс, проходящих над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях.

Все это дает большие возможности в реализации национального транзитного ресурса для обеспечения евро-азиатских связей в глобальной системе МТК.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад–Восток и Север–Юг, совпадающим с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации [5]. Отсюда следует вывод, что развитие международных транспортных коридоров отвечает внешним и внутренним экономическим интересам России. Общий объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией составляет более 8 млн TEU при суммарной стоимости товарной массы 350 млрд долларов [5]. Эти перевозки осуществляются, как правило, традиционным Южным морским путем, где срок доставки грузов достигает 35 суток. Россия в состоянии перебросить значительную часть транзита между Восточной Азией и Европой на свои транспортные коридоры, вследствие чего общее время транспортировки грузов сократится в два-три раза.

Транзит является экспортом транспортных услуг при следовании груза и транспортного средства по территории России и позволяет эффективно использовать отечественные транспортные системы, стимулируя их совершенствование [5]. Во многих европейских странах – Польше, Германии, Венгрии, Австрии, Нидерландах – транзит является доходной статьёй бюджета. К примеру, в Нидерландах доля доходов от транзита – более 40% от общего объема доходов от экспорта услуг.

Россия занимает более 30% территории Евразийского континента, располагает высоко развитой транспортной системой и является естественным мостом, обеспечивающим 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. Эту ситуацию можно кардинально изменить. Для привлечения международных транзитных грузопотоков, прежде всего необходимо ускорить модернизацию транспортных коридоров, в том числе МТК на Японию, Корею и Китай [5].

Международные транспортные коридоры могут сыграть значительную роль и в повышении эффективности внешней торговли России. По данным Министерства транспорта Российской Федерации, привлечение на транспортные коммуникации России 5–7% от общего объема транзитных перевозок в евро-азиатском сообщении обеспечит рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2–3 млрд долларов [5].

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие на коммерческой корпоративной основе и обеспечивающие скоординированное взаимодей-

ствии всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как стратегические точки роста экономики России [5].

По оценке экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка 70 МТЛЦ международного уровня [5]. Эти центры будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением региональных логистических систем, обеспечивающих выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов способна повысить эффективность транспортно-распределительного процесса более чем на 30–40%.

При формировании МТЛЦ нужно учитывать 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. По предварительной оценке, в первой четверти XXI века на территории России потребуется сформировать 10 МТЛЦ федерального, 20 – регионального и свыше 50 – территориального ранга (рисунок) [5].



Рис. Схема размещения мультимодальных логистических транспортно-распределительных центров (МЛТРЦ) в зоне тяготения к МТК на территории России

Из рисунка мы видим, что Брянск относится к региональным МЛТРЦ, так как данный регион является крупным узлом железнодорожных магистралей, воздушных трасс, автомобильных магистралей, нефте- и газопроводов. Брянская область географически выгодно расположена на пути следования больших грузовых потоков по таким транспортным коридорам, как «Запад-Восток» и «Север-Центр-Юг». Через область проходит Московская железная дорога в направлении западных и южных регионов России, Украины и Белоруссии. Такую совокупность транспортно-грузовых узлов, обладающих необходимым уровнем развития сервиса и информационного обеспечения, можно назвать транспортно-складской системой. Транспортно-складская система может разделяться на несколько уровней по принципу масштаба охватываемой территории. Так, микрологистическая система обслуживает уровень предприятия, а макрологистическая – национальный или даже международный. Региональная транспортно-складская система – это самостоятельный компонент глобальной макрологистической системы товародвижения, который

функционирует на территории, обладающей необходимым уровнем развития инфраструктуры и сервиса, как самостоятельная единица внутри себя и как часть целостной системы [3]. Транспортно-складская система регионального уровня базируется на совокупности транспортно-логистических центров, обслуживающих материальные потоки регионального значения, а также являющихся звеном в цепи распределения национального масштаба [4].

Региональная транспортно-складская система является интегрирующим и координирующим центром планирования, организации и управления региональными логистическими потоками, за которыми стоят субъекты региональной логистики. Данная система в Брянской области может рассматриваться, в привязке к национальным и международным транспортным коридорам, как часть системы транспортно-логистических центров континентального, федерального, регионального и территориального ранга [4]. Место и роль брянского транспортного узла в глобальной системе МТК определяются исключительно благоприятным геоэкономическим положением – на крайнем юго-западе Российской Федерации, на границе с Украиной и Белоруссией, на пути следования крупных товароматериальных потоков грузов по МТК № 2 «Запад – Восток» и МТК № 9 «Север – Юг» из Европы через Белоруссию и Украину в Россию и далее в государства ЮВА и АТР и из стран ЮВА и АТР в Европу.

В связи с этим большой интерес применительно к Брянской области представляет концепция профессора Х. Крампе, разработанная на основе транспортного рынка Германии конца XX века, по поводу целесообразности создания региональных транспортно-складских центров [2]. Согласно этой концепции, избежать «транспортного инфаркта», возникающего из-за изменения конъюнктуры и роста рынка, можно с помощью создания региональных распределительных центров, решая проблему слабого места транспорта — пунктов выполнения перегрузочных операций. Располагаясь в пунктах стыка различных видов транспорта, региональные распределительные центры являются одним из звеньев логистической цепи по доставке грузов от поставщика к потребителю, стыковыми пунктами, на которых осуществляется координация взаимодействия различных видов транспорта, происходит концентрация товарных потоков и их последующее распределение между потребителями [4].

Из представленных в табл. 1 и 2 данных Брянскстата [1] следует, в подтверждение изложенного, что объем грузоперевозок в Брянской области активно растет, преобладает в нем железнодорожный транспорт (востребованный на дальних расстояниях при меньших объемах) и нарастает динамика внешнеторгового оборота со странами СНГ и дальнего зарубежья (это подтверждает выгодное расположение Брянской области в МЛТРЦ).

Таблица 1

Объемы перевозок грузов и грузооборот организаций транспорта в Брянской области в январе 2014г.

Виды перевозок грузов	Январь 2014 года	В % к январю 2013 года
Перевозки грузов транспортом, тыс. т	392,8	128,5
В том числе:		
железнодорожным	323,9	139,1
автомобильным	68,9	94,8
в том числе крупными и средними организациями автомобильного транспорта	8,8	95,2
Грузооборот транспорта, млн т-км	626,5	101,5
В том числе:		
железнодорожного	576,4	103,0
автомобильного	50,1	87,3
в том числе крупных и средних организаций автомобильного транспорта	16,0	87,2

Таблица 2

Динамика внешнеторгового оборота Брянской области  
за январь – сентябрь 2013 г.

Регион	Внешнеторговый оборот		В том числе			
	млн долларов США	в % к соответствующему периоду предыдущего года	экспорт		импорт	
			млн долларов США	в % к соответст- вующему периоду предыдущего года	млн долларов США	в % к соответст- вующему периоду предыду- щего года
Всего	1184,2	95,2	254,3	78,1	929,9	101,3
В том числе: страны дальнего зарубежья	295,1	133,1	34,4	97,0	260,7	140,0
страны СНГ	889,1	87,0	219,9	75,8	669,2	91,5

Реализация геоэкономических и геополитических преимуществ Брянской области, ее уникального транзитного и экспортно-импортного потенциала в глобальной системе евроазиатских транспортных коридоров требует прежде всего развития транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечения соответствующего уровня логистического сервисного обслуживания товароматериальных и сопутствующих информационных, сервисных и финансовых потоков. Актуальность развития ТЛК и формирования в Брянске региональной транспортно-логистической системы определяется рядом факторов, представленных в табл. 3 [6].

Стоит отметить, что в Брянской области в рамках разработки Стратегии социально-экономического развития области на период до 2025 года разработана Стратегическая доктрина формирования на территории области в зоне тяготения к международному транспортному коридору № 2 «Запад – Восток» Западной логистической платформы (ЗЛП) Центрального федерального округа (ЦФО). Основной целью разработки Стратегической доктрины явилось обоснование целесообразности создания на территории Брянской области транспортно-логистического комплекса (ТЛК) и формирования на его основе региональной транспортно-логистической системы (РТЛС), интегрированной в ЗЛП ЦФО в соответствии с ролью Брянской области в составе РФ как промышленной и транспортно-логистической территории «Центр-Запад» и стратегическими сценариями долгосрочного развития региона [7].

В рамках реализации поставленной цели решается следующий комплекс задач:

1. Анализ современного состояния и тенденций развития рынка логистических услуг с учетом отечественного и зарубежного опыта.

2. Исследование региональных аспектов логистики, опыта и проблем создания терминальных комплексов и логистических центров в регионах России, формирования интегрированных транспортно-логистических систем.

3. Обоснование основных понятий и типологии транспортно-логистических комплексов, выполняемой ими миссии, функциональных особенностей, стратегических целей и задач функционирования и развития, организационно-экономической структуры.

4. Разработка стратегической доктрины развития транспортно-логистических комплексов на территории Брянской области и формирования МТЛЦ для обслуживания экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по МТК № 2 и МТК № 9.

Таблица 3

## Факторы, определяющие объективные предпосылки формирования в Брянске региональной транспортно-логистической системы

Комплексные факторы		
Макроэкономические	Технологические	Институциональные
Переход к рыночной экономике, приватизация и развитие форм собственности	Внедрение информационных компьютерных технологий	Решение национальных и региональных социально-экономических проблем
Расширение транспортно-экономических связей ЦФО РФ и Брянской области	Развитие глобальных и корпоративных телекоммуникационных сетей	Обеспечение геополитической и экономической безопасности страны
Формирование брянского регионального рынка товаров и услуг	Внедрение логистических технологий TQM, «just in time», «from door to door», Supply Chain Management	Защита прав отечественных производителей товаров и услуг
Реструктуризация экономики Брянской области и рост внешней торговли	Развитие контейнерных, пакетных и контрейлерных перевозок грузов	Государственное регулирование сфер производства и обращения
Глобализация мировой экономики, развитие интеграционных процессов, формирование системы МТК	Развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и терминальных технологий доставки грузов	Развитие института логистических посредников-организаторов системы грузо- и товародвижения
Благоприятное геополитическое положение Брянской области в системе международных транспортных коридоров	Развитие мультимодальных и интермодальных технологий при организации перевозок грузов	Создание региональных и международных транспортно-логистических центров
Усиление конкуренции, развитие транспортно-логистического сервиса	Становление банковской системы, развитие финансовых институтов, расширение возможностей привлечения государственно-частных инвестиций	Рост союзов и альянсов, создание финансово-промышленных групп, развитие корпоративных отношений
Изменение экономических отношений между участниками транспортно-логистического процесса	Внедрение электронного документооборота, организация информационно-логистического сопровождения доставки грузов	Разработка Стратегии социально-экономического развития Брянской области на период до 2025 г.

5. Обоснование основных зон возможного размещения транспортно-логистических комплексов с учетом проведенного районирования муниципальных образований Брянской области.

6. Оценка потребности в инвестициях, разработка финансовой стратегии и механизмов реализации проекта создания брянского МТЛЦ.

7. Разработка стратегии поэтапного создания и развития брянской региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) и формирования ЗЛП ЦФО.

8. Обоснование организационной структуры управления функционированием и развитием брянской РТЛС и ЗЛП ЦФО.

9. Разработка основных требований к формированию подсистем информационного, финансового, нормативно-правового и кадрового обеспечения функционирования и развития брянской РТЛС.

10. Предварительная оценка ожидаемого социально-экономического эффекта от создания брянской РТЛС и формирования ЗЛП ЦФО для экономики Брянской области, ЦФО и России в целом [7].

Исходя из стратегических сценариев развития Брянской области на период до 2025 г. планируется строительство в городе Брянске и на территории ряда муниципальных образований вдоль железных и автомобильных дорог крупных комплексов по обслуживанию

товароматериальных потоков в виде транспортно-логистических групп предприятий. Предлагается также формирование крупнейшего в России сухопутного международного мультимодального транспортно-логистического центра по приему и переработке преимущественно экспортно-импортных и транзитных грузов, а также отечественных грузов (промышленной и продовольственной групп товаров) на 2-м евро-азиатском транспортном коридоре (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург – Владивосток – Япония, Корея, Китай). Помимо этого, на объектах комплекса может обрабатываться часть грузов, идущих по транспортному коридору № 9 (Финляндия – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Одесса – Александруполис) и МТК № 9-а «Север – Юг» (Финляндия – Санкт-Петербург – Москва – Волгоград – Астрахань – Ростов-на-Дону – Новороссийск – Иран – Казахстан) и далее в Китай и другие государства Юго-Восточной Азии [6].

Создание региональной транспортно-логистической системы предполагает особую методику проектирования инфраструктуры. Применительно к Брянской области, основываясь на исследованиях А. Манунина [4], следует выделить некоторые принципы логистического подхода (табл. 4), оказывающие влияние на дальнейший экономический рост и развитие данного региона.

Таблица 4

## Принципы логистического подхода [4]

Принцип	Содержание принципа
Региональной специфики	При формировании логистической концепции построения инфраструктуры необходимо исследовать как природно-климатические и географические особенности, экономическую специализацию, так и объем потребления в регионе. Так как региональная транспортно-складская система – это лишь одно из множества неотъемлемых звеньев в национальном масштабе, принцип региональной специфики является ключевым при проектировании логистического каркаса региона
Общей эффективности	Оценивая общую эффективность при построении логистической системы, следует учитывать сложный и многообразный характер процессов, протекающих в экономике региона. Анализу подлежат как прямые, так и косвенные эффекты, оказывающие влияние на экономику: экономия капитальных вложений в результате совершенствования организации работы, создание резервов перерабатывающей и пропускной способности транспортной системы, возможность адаптации и развития, максимальное использование уже существующих объектов, социальный аспект в виде повышения уровня жизни населения
Комплексной оптимизации	Данный принцип основан на утверждении о том, что независимая оптимизация отдельных узлов не гарантирует оптимальный режим функционирования транспортно-складской системы в целом. Метод комплексности особенно необходим для предупреждения ошибок при решении долгосрочных задач комплексного развития и автоматизации работы транспортной отрасли
Децентрализации	Наряду с принципом концентрации также играет значимую роль при формировании логистической инфраструктуры региона. Тенденция к децентрализации обусловлена такими причинами, как уменьшение затрат, связанных с пробегом подвижного состава, отсутствие возможности повышения концентрации из-за ограниченных территориальных площадок или пропускной способности имеющихся транспортных коммуникаций, отсутствие физической возможности совместить разнородные транспортные потоки
Специализации	Создание специализированных логистических центров, сообщений и видов транспорта в отдельной транспортной системе имеет ряд преимуществ. Оно способствует внедрению новой техники, повышению уровня автоматизации процессов, обеспечивает высокую производительность труда работников, создает предпосылки для снижения транспортных издержек
Унификации	Важным элементом проектирования складских комплексов и транспортных узлов является конструктивная и технологическая типизация. Благодаря применению данной методики можно снизить сроки разработки и реализации проектов, издержки по их эксплуатации, а также расширить возможности для автоматизации и внедрения поточных методов работы

Окончание табл. 4

Принцип	Содержание принципа
Пропорциональности развития	Любой элемент должен согласовываться с остальными элементами системы по показателям пропускной и перерабатывающей способности и эксплуатационным характеристикам. В случае несоблюдения принципа наблюдается неравномерное развитие отдельных инфраструктурных объектов, вследствие чего возникает дисбаланс, который тормозит дальнейшее развитие логистической системы
Возможностей роста	Транспортно-складская система развивается неотрывно от промышленности и социальных объектов инфраструктуры. В этой связи очень важно резервирование возможностей системы для их пропорционального роста
Долгосрочного прогнозирования	При формировании транспортно-складской системы необходимо прогнозировать ее рост в различных временных горизонтах. Данный принцип предполагает координацию основных тенденций развития логистической инфраструктуры в условиях модернизации и инновационного развития логистических процессов с учетом значительных преобразований в сфере информационных технологий

Создание в Брянске РТЛС и последующее ее формирование в ЗЛП ЦФО повысит конкурентоспособность регионального транспортного комплекса, обеспечит для региона реализацию транзитного потенциала Брянской и смежных областей ЦФО России в глобальной системе МТК, привлечет инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, расширит межрегиональные и международные транспортно-экономические связи, привлечет дополнительные грузопотоки.

Таким образом, в регионе создаются все условия для предоставления качественного сервиса в обработке и транспортировке грузов из России в страны Европы. Сейчас правительством Брянской области принято решение о строительстве в регионе целой системы транспортно-логистических комплексов и впоследствии становлении Брянска как крупнейшего транспортно-логистического центра, которое, разумеется, повлияет на всю социально-экономическую ситуацию в нашей области, на жизнь каждого жителя. В регионе появятся новая логистическая отрасль, новые рабочие места, ускорятся темпы развития всей транспортной системы – автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Брянскстат. – URL: [http://bryansk.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/bryansk/ru/](http://bryansk.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/bryansk/ru/)
2. Крампе, Х. Транспортно-грузовые центры в новой транспортной концепции / Х. Крампе // Автоматизация и современные технологии. – 1992.–№ 7. –С. 43–44.
3. Манунин, А. К вопросу о необходимости создания региональных транспортно-логистических систем в Российской Федерации / А.Манунин // Инновационное развитие в современных рыночных условиях: сб. науч. работ. – 2009. – С. 110–118.
4. Манунин, А. Логистический подход к инфраструктуре как фактор экономического развития региона /А. Манунин // Логистика. – 2012.– №11. –С. 22–24.
5. Прокофьева, Т.А. Развитие системы национальных и международных транспортных коридоров на основе логистических центров / Т.А. Прокофьева. –URL: <http://federalbook.ru/files/Infrastructure/Soderjaniye/V.Prokofyeva.pdf>
6. Стратегическая доктрина формирования на территории Брянской области в зоне тяготения к транспортному коридору №2 «Запад-Восток» Западной логистической платформы Центрального федерального округа (ЗЛП ЦФО). –URL: [http://www.hse.ru/data/2009/10/29/1228460568/Прокофьева\\_Т.А.,\\_Санюк\\_Т.В.\\_Логистика\\_се.\\_ТЛС\\_Брянской\\_области\\_и\\_ЗЛП\\_ЦФО.pdf](http://www.hse.ru/data/2009/10/29/1228460568/Прокофьева_Т.А.,_Санюк_Т.В._Логистика_се._ТЛС_Брянской_области_и_ЗЛП_ЦФО.pdf).
7. Стратегия социально-экономического развития Брянской области до 2025 года. – URL: <http://old.bryanskobl.ru/region/law/view.php?id=2609&type=1>.
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. – URL: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts\\_proekt\\_16102008.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf).

Материал поступил в редколлегию 25.12.13.