

# Формирование национальной логистической инфраструктуры



**А. Н. Кряжев,**  
генеральный  
директор  
ООО «САМАРГА-  
Холдинг»

**Интегрированное развитие транспортной системы и производственных мощностей страны требует создания национальной индустриально-логистической инфраструктуры. На основе практического опыта предложен системный подход к решению этой задачи с учетом особой роли железных дорог.**

**Т**ранспортная система страны по определению представляет собой важнейшую составную часть производственной инфраструктуры. Транспортная стратегия должна войти составной частью в стратегию индустриального развития страны. Однако в наши дни такой четкой взаимосвязи не наблюдается несмотря на заявленную задачу формирования и ведения транспортно-экономического баланса страны и планирования развития транспортной инфраструктуры на его основе.

Сегодня доля промышленности в ВВП страны по сравнению с советским периодом снизилась в 1,5 раза, а доля торговли выросла более чем в 3 раза. Снижение объемов производства сопровождалось структурными сдвигами в экономике: от плановой, ориентированной на внутреннее потребление, — к рыночной, интегрированной в мировую экономическую систему. Отечественная продукция оказалась замещена импортной, создавая в ряде случаев угрозу национальной безопасности.

Россия входит в число государств с высоким уровнем логистических издержек, что негативно отражается на конкурентоспособности нашей страны. Среднее значение показателя логистических издержек в ВВП в мире оценивается на уровне 11,5 %, в РФ — 19 %. Следует заметить, что значение этого показателя часто определяется объективными факторами: особенностями географического положения, климатическими условиями и другими. В этих условиях реализация приоритетов индустриального развития неотделима от развития транспортной системы, в первую очередь, инфраструктуры общего пользования.

Точное определение стратегических ориентиров требует объективной оценки текущей ситуации. Наиболее полную оценку логистической отрасли в разных

странах мира отражают исследования World Bank. В 2014 г. из 160 стран Россия по развитию транспортно-логистической инфраструктуры заняла общее 90-е место, при этом по категориям:

- таможня — 133-я позиция;
- инфраструктура — 77-я;
- качество логистики и компетенции — 80-я;
- международные перевозки — 102-я;
- контроль движения грузов — 79-я;
- пунктуальность поставок — 84-я.

Транспортной стратегией поставлена задача повысить рейтинг РФ по развитию транспортно-логистической инфраструктуры до 25-й позиции в 2030 г., сократить общие транспортно-логистические издержки с 20 % (2011 г.) до 10 % (2030 г.). Решение этой задачи требует:

- обратить внимание на динамику логистического рейтинга (2007 г. — 99-я позиция, 2010 г. — 94, 2012 г. — 95, 2014 г. — 90-я), связанную, главным образом, с реализацией дорожной карты, с совершенствованием таможенного администрирования: вдвое снижено количество документов, запрашиваемых при оформлении экспорта/импорта, возможности административного ресурса, благодаря которому эти результаты достигнуты, исчерпаны;

- понять, каким образом в предстоящие 15 лет можно повысить эффективность национальной логистики, опередив Португалию, ОАЭ, Польшу, Чехию, Израиль, особенно в категории «международные перевозки».

По данным ФТС России, в структуре временных затрат по критерию «международные перевозки» превалирует подготовка документов, а в структуре финансовых — перевозка и обработка в портах и терминалах. Снижение временных затрат достигается административными методами, но снизить финансовые затраты, составляющие более

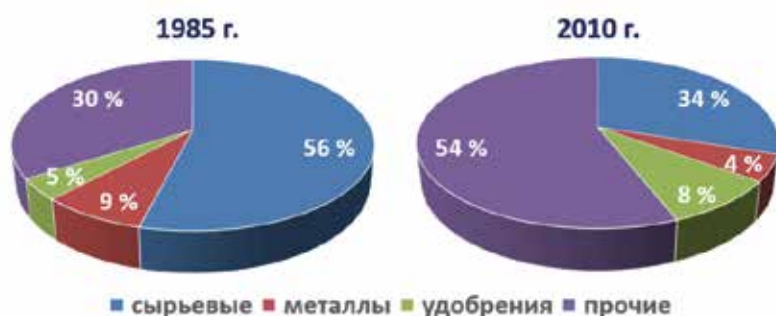


Рис. 1. Структура погрузки на местах общего пользования ОАО «РЖД».

2/3 логистических издержек, командными методами невозможно.

С помощью каких мер можно выполнить поставленную задачу и какова роль логистической инфраструктуры в этом процессе?

### Концепция создания терминально-логистических центров

Необходимость модернизации терминально-складского комплекса ОАО «РЖД» диктуется рядом причин, в числе основных — снижение грузооборота и несоответствие требованиям рынка номенклатуры и качества оказываемых услуг.

Динамика структуры железнодорожных перевозок за 25-летний период (рис. 1) характеризуется двукратным увеличением доли сырьевых грузов, для которых свойственны зависимость от конъюнктуры внешних рынков и отсутствие транспортных альтернатив. Грузовладельцы — в основном крупные компании, способные самостоятельно создавать инфраструктуру, приобретать подвижной состав, выстраивать логистику.

Потребитель услуг перевозки несырьевых грузов — средний и малый биз-

нес, конкурентоспособность которого в значительной степени зависит от эффективности логистических решений. Железнодорожная монополия не смогла оперативно отреагировать на изменения рыночной конъюнктуры, и весомая часть несырьевых грузов «ушла» на автотранспорт, поэтому актуальной задачей для ОАО «РЖД» стал возврат прежде всего контейнеропригодных грузов.

Отметим, что уровень контейнеризации в Европе и в Северной Америке, где контейнерные перевозки распространены главным образом в морском сообщении, составляет порядка 140 контейнеров в ДФЭ на 1000 чел. населения в год. В России значение этого показателя — около 30 ДФЭ / 1000 чел. В наших реалиях контейнер зачастую выступает фактором сохранности груза и служит «складом», поэтому потенциал контейнеризации выше.

Эти предпосылки, а также тенденции развития глобального и национального рынков логистических услуг легли в основу Концепции создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории РФ (далее — Концепция

ТЛЦ), принятой ОАО «РЖД» в 2012 г.

Сеть ТЛЦ отличает многоуровневая функциональная структура объектов («железнодорожный порт», ТЛЦ, сателлиты), интегрированная таможенная инфраструктура и дистрибуционные мощности. Условие успешного администрирования состоит в реализации единой технической политики, а обеспечения грузовой базы — в формировании индустриально-логистических парков (ИЛП) на прилегающих территориях.

Емкость целевого рынка, релевантного сети ТЛЦ, оценивается ОАО «РЖД» на уровне 250–300 млн т в год.

Создание сети ТЛЦ предусматривает ряд этапов. На первом формируется опорная сеть «железнодорожных портов»: «Балтийский», «Таманский» и «Приморский», а также семи ТЛЦ в крупных транспортных узлах: в Москве (ТЛЦ «Белый Раст»), Екатеринбурге, Волгограде, Калининграде, Новосибирске, Казани, Нижнем Новгороде (рис. 2).

Пилотным проектом определено строительство ТЛЦ «Белый Раст» в Дмитровском районе Московской обл. Участок примыкает к транспортной инфраструктуре общего пользования: с севера граничит с магистралью А-107, с юга — с Большой московской окружной железной дорогой (рис. 3). Проектный грузооборот ТЛЦ «Белый Раст» — 18 млн т в год.

Сейчас на площадке завершаются земляные работы, к концу года ожидается ввод в эксплуатацию интермодального терминала, склада площадью 20 тыс. кв. м, административно-бытовой корпус, а также необходимых



Рис. 2. Топология размещения объектов опорной сети ТЛЦ.



Рис. 3. Проект генплана ТЛЦ «Белый Раст».

инже«нерных сетей, автодорог.

Реализация Концепции ТЛЦ может стать серьезным системным шагом в направлении развития национальной логистической инфраструктуры. При этом оказывается влияние на следующие критерии логистического рейтинга:

- таможенную; ТЛЦ – «сухой порт», т. е. место на территории страны с логистическим центром, предназначенным для обработки, временного хранения и осмотра грузов, совершения таможенных формальностей; интегрированная таможенная инфраструктура в ТЛЦ будет способствовать сокращению сроков проведения таможенных операций;

- инфраструктуру; сеть ТЛЦ – качественно новый уровень логистической инфраструктуры; в современных складских и дистрибуционных комплексах созданы условия для применения передовых логистических технологий, оптимизации цепей поставок, развития товарных рынков;

- качество логистики и компетенции; структура объектов ТЛЦ, номенклатура услуг, масштаб деятельности послужат факторами интенсивного развития рынка логистических услуг, внедрения современных технологий, генерации новых бизнес-процессов;

- международные перевозки; организация регулярного грузового сообщения между ТЛЦ позволяет вследствие исключения сортировочной работы, оптимизации операций подачи/уборки вагонов снизить логистические издержки до 25–40 % и сократить сроки доставки грузов в международном сообщении;

- контроль за движением груза; вне-

дение графика регулярных отправок в сочетании с сетевыми информационными технологиями позволяет заинтересованным сторонам контролировать продвижение грузов и их сохранность на каждом этапе цепочки поставок;

- пунктуальность поставок; организация грузового сообщения по принципу пассажирского обеспечит условия для реализации логистической концепции «точно в срок», способствуя развитию стабильных хозяйственных связей и кооперации производителей.

К сожалению, при внимательном отношении руководства ОАО «РЖД» к развитию операторской деятельности (РЖД-Логистика, ОТЛК, GEFCO) формирование сети ТЛЦ не вошло в число приоритетов инвестиционной политики холдинга. Сегодня нет управляющего Проектом, свернут план мероприятий по созданию опорной сети, в инвестпрограмме, одобренной правительством, не предусмотрено финансирование мероприятий по созданию сети ТЛЦ.

Концепция ТЛЦ в свое время направлялась в Минтранс, Минрегионразвития, ФТС, ФАЖТ с предложением о создании межведомственной рабочей группы по ее реализации. Однако идея такого взаимодействия не получила поддержки.

### Индустриально-логистическая инфраструктура

Новый подход к развитию национальной транспортной системы должен быть основан прежде всего на плановых параметрах стратегии интегрированно-го развития индустриальных и логисти-

ческих мощностей. Определим понятие индустриально-логистической инфраструктуры (ИЛИ), формируемой, в частности, для предоставления преференций отечественным производителям вследствие снижения логистических издержек. Это система, создаваемая согласно заданными соответствующими регуляторами топологией, техническими требованиями, технологическими стандартами и др. Предполагается и достижение системных эффектов: мультипликативных, синергетических и других.

Создание индустриальных мощностей в совокупности с качественным логистическим обслуживанием обеспечивает конкурентоспособность производителя. В результате растут объемы производства, достигаются высокие финансовые результаты и необходимые социальные эффекты.

ИЛИ формируется опережающим порядком, что позволяет оптимизировать капитальные и эксплуатационные расходы на ресурсное обеспечение, транспортное обслуживание, избежать латифундистских проявлений.

Учитывая специфику общих транспортных задач и практики инвестиционной деятельности в России, уместно говорить о доминировании государства в управлении Проектом на начальных стадиях в целях координации действий участников Проекта по таким вопросам, как земельные отношения, примыкание к транспортной инфраструктуре, присоединение к инженерным сетям, реализация единой технической политики при проведении проектных работ и организация операторской деятельности,

Структурно-планировочные требования к объектам инфраструктуры

№	Структура объектов ТЛЦ	Минимальные параметры			Объем переработки, ед./год	
		длина ж/д фронта, м	кол-во ж/д путей	площадь участка, м		
1	Зона таможенного оформления, склад временного хранения			1150x24 180x60	2,8 1,0	2,0 млн. т
2	Контейнерный терминал 20/40/45 F (сервис)	1 050	2 – 4	1150x120 (150x50)	13,8 0,7	400 тыс. TEU (6,4 млн.т.)
3	Терминал грузов промышленного назначения	850	2	950x120	11,4	4,0 млн.т.
4	Контрейлерный терминал	1 050	2	1150x120	13,8	250 тыс. АТС (4,0 млн.т.)
5	Деловой центр, гостиница, объекты административно-хозяйственного назначения				30,0	
6	Универсальный складской комплекс			600x120 400x120	7,2 4,8	6,5 млн.т.
7*	Терминал инертных материалов	300	2	400x150	6,0	2,0 млн.т.
<b>ИТОГО</b>					<b>92 – 95</b>	<b>~ 20 – 22 млн.т.</b>

разрешительные процедуры, реализация мер господдержки.

Реализация названных подходов должна быть обеспечена системными решениями. Одно из важнейших решений – присвоение статуса стратегически важных для государства (аналогично причальным стенкам, взлетно-посадочным полосам аэропортов, воинским платформам и т. п.) отдельным элементам ИЛИ (в частности, контейнерному терминалу – статус объекта мобилизационного назначения), что предполагает корректировку нормативно-правовой базы.

Генеральная схема развития национальной ИЛИ (включая топологию размещения в привязке к транспортной инфраструктуре общего пользования, отраслевой профиль, ресурсное обеспечение и т. п.) также должна стать системным решением, утверждаемым регулятором. Топология размещения индустриально-логистических парков (ИЛП) основана на базе решений Концепции ТЛЦ.

Залог успеха Проекта – адекватное управление. В роли управляющей компании может выступить специально созданная Госкорпорация или «дочка» ОАО «РЖД». В профильных регуляторах (Минтранс, Минпромторг и др.) потребуется создать обособленные структурные подразделения, а также сформировать соответствующую государственную ФЦП.

Очевидна системообразующая роль ИЛИ в контексте решения задач создания территорий опережающего развития в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, что должно находить отражение в проектах реконструкции БАМа и Транссиба.

Особую роль играет методология организации предпроектных работ:

- приоритеты выбора площадки – транспортная доступность, «спокойный» рельеф, необходимые земельные ресурсы для оптимального баланса логистических и индустриальных мощностей (порядка 700–800 га);
- отраслевой профиль парка, опре-

деляемый стратегией социально-экономического развития региона;

- функциональное зонирование территории согласно выбранному профилю, транспортной ситуации, структурно-планировочным ограничениям, рельефу и др.;

- определение потребностей в ресурсном обеспечении и в логистическом обслуживании (в частности, таможенном и дистрибуционном);

- формирование ИЛП как единого технологического комплекса;

- моделирование перспективной транспортной ситуации при изменении объемов, структуры и корреспонденции грузовых и пассажирских потоков;

- проведение технико-экономических проработок и проектно-исследовательских работ.

Типовая структура площадей парка включает в себя индустриальные зоны (60–65 % от общей площади), логистические и дистрибуционные (25–28 %), административно-хозяйственные (9–10 %), жилые и рекреационные (2–3 %). В таблице представлены структурно-планировочные требования к объектам логистической инфраструктуры ИЛП: состав и технические параметры объектов, определяющих перерабатывающую способность парка. Оптимальный грузооборот типового ТЛЦ – 20–22 млн т в год.

Один из факторов привлечения резидентов ИЛП – реализация региональных программ градостроительного развития в части выноса устаревших индустриальных мощностей за пределы городской черты.

Первый практический пример реализации описанного подхода – проект создания ИЛП «Нижегородский» (рис. 4). Логистическое обслуживание резидентов парка осуществляет ТЛЦ «Доскино», один из объектов опорной сети.

Выбор площадки определен ее удобным расположением по отношению к автодорожной сети (трасса М-7 «Волга» и обход Н. Новгорода) и к железнодорож-

ной инфраструктуре общего пользования (ст. Доскино Горьковской железной дороги), а также профицитом энергоресурсов. Общая площадь парка – около 870 га, общий объем инвестиций – порядка 300 млрд руб. Согласно расчетам, 100%-ное заполнение индустриальных мощностей парка обеспечит создание 15 тыс. новых рабочих мест и удвоение валового регионального продукта.

«Железнодорожный порт»

Важная роль в формировании национальной логистической системы отводится так называемым «железнодорожным портам», которые должны появиться на Балтике, в Азово-Черноморском регионе и в Приморье. «Железнодорожный порт» образуется в результате развития технологий «сухого порта», которые традиционно создавали стивидоры в целях увеличения перерабатывающей способности причальной стенки. «Сухой порт» – тыловой элемент общего с морским портом технологического процесса: морской порт осуществляет функции погрузки/выгрузки морских судов, а операции хранения, таможенного оформления, накопления судовых партий, дистрибуции выполняются в тылу.

В логистической системе «железнодорожным портам» отводится роль «интерфейса» между различными видами транспорта, а также «системного интегратора». Основная цель создания «железнодорожного порта» – формирование инфраструктуры для обслуживания грузового района (группы морских портов, сухопутных погранпереходов, индустриальных парков, городских агломераций) в части:

- вывода с территории морских портов непрофильных операций (хранения, растарки и т. п.);
- консолидации судовых партий и поездных норм, распределения потоков (порт, регион, транзит и др.);
- хранения, в частности «биржевого»;
- оказания комплекса услуг с добавленной стоимостью.

Создание «железнодорожных портов» заложит основу для организации железнодорожного грузового линейного сервиса по принципу пассажирского.

Линейные сервисы

В современных условиях глобализации мировой торговли, интеграции транспортных систем, роста стоимости груза в интермодальном сообщении



Рис. 4. Ситуационный план размещения объектов ИЛП «Нижегородский».

и соответственно снижения удельного веса транспортировки в конечной цене продукции все большее значение приобретает своевременность выхода продукции на рынки. Ежедневная степень обесценивания некоторых дорогостоящих товаров, например бытовой электроники, может достигать 2,5 %, что усиливает влияние фактора времени на выбор оптимального для потребителя соотношения цена/скорость с учетом надежности и пунктуальности доставки.

Во всем мире скоростное железнодорожное сообщение создавалось как пассажирское. Отметим, что особенности России – большие расстояния, относительно невысокая плотность населения, низкий межрегиональный трафик, преобладание в импорте контейнерных грузов, а в экспорте – сырьевых определяют структуру и корреспонденцию основных потоков и уникальность требований к формированию национальной логистической системы.

Сокращение времени доставки грузов – фактор обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и реализации транзитного потенциала страны. Для организации регулярного скоростного/высокоскоростного грузового железнодорожного сообщения необходимо:

- оценить потенциальную грузовую базу и перспективный полигон курсирования поездов;
- установить категории скоростных режимов, например:
  - до 160 км/ч; конкурентными мо-

гут быть относительно «легкие» (порядка 2,5 тыс. т) грузовые поезда (в частности контейнерные);

- от 160 до 200 км/ч;
- от 200 до 400 км/ч; в первую очередь, грузовые (почтовые и др.) поезда на базе пассажирского подвижного состава;

- разработать подвижной состав, в частности тяговый;
- определить габаритные и весовые ограничения;
- разработать перевозочные и терминальные технологии (включая средства механизации, автоматизации и др.), интермодальные транспортные единицы с учетом современного опыта организации складского хранения и авиационных грузовых технологий;
- сформировать технические требования к инфраструктуре (станциям, терминалам);
- определить тарифную политику (например, в зависимости от срочности доставки).

40-летний опыт эксплуатации паромной переправы на Сахалин, перевозившей на судах дедевейтом 3 тыс. т до 5,8 млн т грузов в год (1988 г.), позволяет судить о высоком потенциале железнодорожно-паромного сообщения в различных акваториях. Уникальная особенность технологии: грузы при смене вида транспорта (морского, сухопутного) следуют без терминальной обработки и не требуют специализированной портовой инфраструктуры и подъемно-транспортного оборудования. Это осо-

бенно сказывается на снижении транспортных издержек при относительно коротких плечах перевозки. Отметим, что паромная линия замещает собой сухопутную транспортную сеть при несопоставимо низком по сравнению с наземными коммуникациями уровне капитальных затрат.

Реализация паромных технологий обеспечивает принципиально иные возможности ускоренного экономического развития Сибири, Севера, Дальнего Востока, активизацию прикаспийского сотрудничества в условиях отмены санкций в отношении Ирана, надежность транспортных связей с Калининградским эксклавом, развитие экспорта транспортных услуг в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах.

Учитывая активизацию интеграционных процессов в транспортной сфере, а также планы по развитию отечественного судостроения, весьма актуальной представляется организация регулярного паромного (железнодорожного и Ro-Ro) сообщения. Для этого необходимо:

- определить перспективные акватории и маршрутную сеть, грузовую базу, в частности в международном и каботажном сообщении;
- разработать современные суда в зависимости от региона плавания (грузовые, грузо-пассажирские, на газовом топливе и др.);
- определить тарифную политику;
- сформировать технические требования к грузовому обустройству и железнодорожной инфраструктуре (вклю-



Рис. 5. Организация организации контейнерного сообщения в РФ

чая подходы) морских портов, терминалов.

Железнодорожно-паромная система должна рассматриваться в контексте задач развития экспорта транспортных услуг за счет фактического увеличения эксплуатационной длины национальных железных дорог на направлениях МТК, а также обеспечения безопасности и надежности транспортного сообщения (Калининград, Дальний Восток).

Реализация единой технической политики в условиях формирования сетевого системного ресурса – крайне важный фактор. Единые технологические стандарты, нормативная база, тарифная политика, информационное обеспечение необходимы для эффективного функционирования всей системы и достижения сетевых эффектов.

Это ключевой фактор и для регулярных контейнерных перевозок, по определению возможных исключительно поездными формированиями по выделенным маршрутам в сообщении «терминал – терминал». Концепция организации регулярного контейнерного сообщения на «пространстве 1520» одобрена Объединенным ученым советом ОАО «РЖД», Минтранс России, Общественной палатой. Такое сообщение взаимосвязано с сетью ТЛЦ: контейнерный терминал – неотъемлемая часть типового ТЛЦ, маршруты контейнерных поездов привязаны к топологии размещения центров на сети железных дорог.

Следует отметить, что строительство обособленного контейнерного

терминала – затратное мероприятие, прежде всего, по условиям примыкания к железнодорожной инфраструктуре общего пользования. В масштабах сети объемы «стивидорной» работы терминалов и, соответственно, результаты финансовой и инвестиционной деятельности варьируются. Для транзитных терминалов характерны отрицательные значения.

Предлагается эффективное типовое решение: погрузочная рампа и фронт погрузки/выгрузки контейнерного терминала размещаются в подконсольной зоне козловой крана, что позволяет осуществлять терминальное обслуживание интермодального поезда: контейнеры выгружаются краном, автотрейлеры – с помощью тягача либо крана (рис. 5).

Отметим, что контейнерный терминал – объект двойного назначения, который в случае ЧС может быть задействован в мобилизационных целях.

Организация линейного грузового сервиса предъявляет особые требования к оперативности терминального обслуживания: соблюдение нитки графика диктует необходимость жесткой регламентации обработки поездов. Эффективное решение – подача/уборка вагонов на фронты погрузки/выгрузки интермодального терминала поездным локомотивом (в частности электровозом), широко применяемая в странах Западной Европы, Австралии, ЮАР. Внедрение технологии обеспечит снижение капитальных и эксплуатационных затрат, оптимизацию использования локомотивного парка, снижение времени оборота вагонов.

### Транспортная интеграция

Взгляд на транспортную систему с позиции приоритета обеспечения интересов национального производителя выявляет определенную коллизию:

- в интересах производителя снижать дальность транспортировки, что обеспечивает повышение его конкурентоспособности;
- в интересах перевозчика как можно дольше контролировать перевозку по собственной инфраструктуре.

Характерный пример: при перевозке грузов железнодорожным транспортом в направлении портов Приморья через территорию Китая (по КВЖД) общее расстояние транспортировки сокращается на 1,1–1,2 тыс. км. При сопоставимых тарифных условиях в Китае временные и стоимостные показатели интермодальной перевозки из Екатеринбурга сокращаются на 15 %, Новосибирска – на 20 %, а из Иркутска – на треть. Это особенно актуально и в отношении скоропортящихся грузов, включая 3 млн т рыбной продукции, доставка которой из дальневосточного региона в центры потребления составляет сегодня один из приоритетов государственной политики.

Одновременно такой вариант транспортной интеграции обеспечивает кратчайший доступ производителям северных провинций Китая (обеспечивающим 4–5 % ВВП КНР) к портам Приморья, также сокращая на 1,1–1,2 тыс. км расстояние транспортировки грузов в Японию (сегодня – через порт Далянь и далее в обход Корейского п-ва).

Реализация данной схемы кроме принятия федерального закона о транспорте требует эффективной технологической гармонизации – эксплуатации подвижного состава с возможностью изменения ширины колеи. Представляется целесообразным разработать вагон-платформу для интермодальных грузовых перевозок с конструкционной скоростью до 160 км/ч. На такой основе станет возможной организация линейного сервиса в сообщении страны Юго-Восточная Азия – Европа, а также приграничного сотрудничества с использованием мостового перехода Тунцзян – Нижнеленинское.

### Модернизация опорной сети

В октябре 2016 г. исполняется 100 лет Транссибу. Вспомним, что исторически «Великий сибирский путь» формировался как выход к портам Тихоокеанского побережья (Владивостоку и Порт-Артуру) по кратчайшему пути через Китай. И только после пуска моста через Амур в Хабаровске, спустя 13 лет после начала эксплуатации КВЖД, состоялся Транссиб в привычной для нас топологии.

Однако если цель Транссиба от Хабаровска составляют портовые мощности на побережье, то чем обоснована перевозка этих грузов вдоль побережья лишние 500 км (для сведения: средняя дальность железнодорожной перевозки в Германии около 300 км)? Одно из новых решений – строительство железной дороги Хабаровск – Самарга (360 км) и универсального морского порта на побережье Татарского пролива (рис. 6).

В данном случае выгоды очевидны: на 550 км ближе, на 1,5 суток быстрее, на 350 руб./т дешевле – весомый вклад в обеспечение конкурентоспособности национальных экспортеров.

Очевидно, что реализация таких проектов немыслима без применения механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП), получивших правовое обеспечение с вступлением в силу ФЗ № 224. Оптимальной представляется следующая модель:

- РФ в качестве публичного партнера обеспечивает выделение земельных ресурсов, пропускные способности железных дорог и дорожной сети, таможенную инфраструктуру, реализацию мер господдержки;
- субъекты федерации и органы местного самоуправления – оптимальное примыкание к улично-дорожной



Рис. 6. Трасса железной дороги Хабаровск – Самарга.

сети, вынос устаревших промышленных мощностей за пределы городской черты;

- бизнес-сообщество организует инвестиционные процессы, строительство, операторскую деятельность, формирование и эксплуатацию промышленных мощностей и др.

Реализация такой модели не кажется невыполнимой, учитывая значительные национальные финансовые резервы, а также самые низкие среди развитых стран соотношения госдолга и ВВП в России.

Успех Проекта напрямую зависит от реализации мер господдержки. Контракт жизненного цикла (КЖЦ) – механизм ГЧП, широко применяемый в европейской практике при формировании транспортной инфраструктуры общего пользования и позволяющий разделить с частным партнером риски инвестиционной стадии. Предполагается, что госгарантии будут предоставляться инвестору на весь период действия контракта, превышающий традиционный трехлетний горизонт планирования. Объект КЖЦ – технологическая инфраструктура интермодального терминала ТЛЦ.

По легкости ведения бизнеса Россия заняла 62-ю позицию из 189 (World Bank, 2015 г.), при этом для инвестора важнее критичные значения отдельных индикаторов рейтинга (инвестиционные риски). В связи с этим выделяются:

- получение разрешений на строительство – 156-я позиция;
- подключение к системе электропитания – 143-я;

- защита инвесторов – 100-я;
- международная торговля – 155-я.

Опережающее формирование инфраструктуры создает уникальный инвестиционный климат для резидентов ИЛП в результате снижения административных барьеров при проведении разрешительных процедур (проводятся управляющей компанией на ранних стадиях проекта). Для объективной оценки условий ведения бизнеса в России имеет смысл ввести индикатор «примыкание к железнодорожной инфраструктуре общего пользования».

Реализация изложенных подходов и системных решений обеспечит ускорение социально-экономического развития страны, создание «точек роста», рост конкурентоспособности производителей на основе повышения эффективности национальной транспортной системы. ■

### Литература

1. Минтранс России. – URL: <http://www.mintrans.ru>.
2. Официальный сайт Президента Российской Федерации. – URL: <http://special.kremlin.ru/events/president/news/15709>.
3. World Bank. – URL: <http://www.worldbank.org>.
4. Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации / ОАО «РЖД». 2011.
5. Концепция организации контрейлерного сообщения на «пространстве 1520» / ОАО «РЖД». 2012.