

Ю.Н. Уртминцев, С.В. Железнов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ УЗЕЛ В РАЙОНЕ Г. ЯКУТСКА – ФАКТОР РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ЯКУТИИ

Роль транспорта в экономике каждой страны велика. Транспорт существенно влияет на работу всех отраслей экономики и на стоимость конечной продукции. Он является системообразующим фактором при размещении и развитии промышленных, добывающих, сельскохозяйственных, торговых и других предприятий и фирм, оказывает влияние на создание и развитие населенных пунктов, во многом определяет хозяйственные связи между предприятиями, способствует развитию межрегиональных и международных экономических связей.

Понимая важность транспорта, практически во всех странах мира государство участвует в его развитии, вкладывает крупные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры транспорта, оказывает те или иные преференции предприятиям отрасли. И, как показывает история, только те страны, которые уделяли большой внимание проблемам транспорта, достигают высоких экономических успехов.

Особенно велика роль транспорта в России, учитывая ее обширные территории.

Правительство нашей страны понимает это и также, в последние годы, уделяет значительное внимание развитию транспорта и формированию сбалансированной единой транспортной системы страны. На правительственном уровне разработаны и приняты программы развития транспорта. Одной из основных является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства в 2008 г.). В её аналитической части отмечается, что из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

В качестве основных задач Транспортной стратегии, в частности, названы:

- ликвидация разрывов и «узких мест» на транспортной сети;
- комплексное развитие крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;
- создание условий для экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых;
- создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети.

Отмечается, что во всех субъектах Российской Федерации необходимо осуществить мероприятия по созданию сети транспортно-логистических центров (комплексов) для продаж грузовых перевозок и оказания широкого спектра транспортно-экспедиторских и логистических услуг. Создание подобных центров позволит повысить скорость движения материальных потоков, оптимизировать транспортные потоки, улучшить координацию работы всех участников транспортно-логистического процесса и, следовательно, снизить транспортную составляющую в цене товара.

Вместе с тем следует отметить, что создание транспортно-логистического комплекса (ТЛК) требует значительных затрат. Большая часть из них приходится на объекты инфраструктуры. К ним относятся строительство новых причальных сооружений, подготовка территории, обустройство подъездных железнодорожных и автомобильных путей, прокладка инженерных коммуникаций, строительство объектов тепло и энергоснабжения и т.д.

В реализации крупных инвестиционных проектов регионального значения участ-

вует, в той или иной форме, государство (как правило, через механизм ГЧП). Выделение государственной помощи идет, чаще всего, через национальные институты развития. Основными институтами развития в нашей стране являются Инвестиционный фонд РФ (ИФ РФ) и Банк развития и внешнеэкономической деятельности РФ (Внешэкономбанк). Формы участия институтов развития в инвестпроектах могут быть разные (бюджетные ассигнования, кредиты, займы, гарантии, участие в уставном капитале, лизинг и др.).

При рассмотрении институтами развития заявок на государственную поддержку инвестиционных проектов требуется наличие развернутого и хорошо проработанного бизнес-плана, включающую, в том числе, финансовую модель проекта с расчетом его финансово-экономических показателей и оценкой общественной эффективности.

Проведенный авторами экономический анализ проектов транспортно-логистических комплексов, проведенный на основе дисконтирования денежных потоков, показал, что создание ТЛК под существующие товарно-грузовые потоки, во многих случаях, оказывается экономически не эффективным, и срок окупаемости инвестиций уходит далеко за разумные пределы (вследствие значительных первоначальных затрат на строительство объектов инфраструктуры).

Поэтому очень важно в рамках инвестиционного проекта определить возможные изменения объемов грузопотоков, обслуживаемых ТЛК. При этом следует ответить на вопросы:

- как изменится схема движения товарно-материальных потоков при создании ТЛК;
- какие потенциальные грузопотоки пойдут через ТЛК;
- какие действия нужно предпринять региональным властям и частным инициаторам проекта для увеличения товаро и грузооборота создаваемого ТЛК;
- какие новые грузопотоки может генерировать сам ТЛК.

Авторами проведены предварительные исследования по проектированию ТЛК в пункте Нижний Бестях Республики Саха (Якутия).

Необходимость создания этого ТЛК диктуется объективными обстоятельствами.

Государственные программы последних лет предполагают интенсивное вовлечение природных ресурсов и производительных сил республики в народное хозяйство страны. Для реализации этих решений предусмотрено создание опорной транспортной сети Якутии, одним из важнейших элементов которой должна стать железнодорожная линия Беркакит – Томмот – Якутск (Н. Бестях).

В 2004 г. был пущен в эксплуатацию участок Беркакит – Томмот, а в 2012 г. железная дорога доведена до пос. Нижний Бестях, который является конечным пунктом для данной магистрали.

Вместе с тем, существуют значительные проблемы, препятствующие превращению построенной железнодорожной магистрали в полноценный и экономически эффективный элемент опорной транспортной сети Якутии. К их числу относятся следующие.

Ж/д станция Н. Бестях является тупиковой станцией железнодорожной магистрали, так как не имеет терминального комплекса, обеспечивающего передачу (прием) грузов на смежные виды транспорта.

Без создания крупных транспортно-логистических узлов, обеспечивающих эффективное взаимодействие видов транспорта, не может быть решена задача формирования единого транспортного пространства на территории региона.

Без создания терминального комплекса в п. Н. Бестях не может быть достигнута загрузка железнодорожной магистрали, обеспечивающая ее безубыточность.

В ближайшие 10–20 лет основным видом транспорта, обеспечивающим завоз грузов в труднодоступные внутренние и северные районы республики и соседних регионов, будет внутренний водный транспорт. Соответственно, в п. Н. Бестях должна быть обеспечена технологическая железнодорожного с водным видом транспорта.

Организационно-технологической основой для решения названных выше проблем является строительство транспортно-логистического терминала в п. Н. Бестях.

Строительство терминала позволит:

- использовать экономически рациональные схемы завоза грузов в Якутии и соседние регионы на основе прямых смешанных перевозок с участием железнодорожного, водного и автомобильного видов транспорта;
- снизить совокупные транспортные издержки на доставку грузов (на верхней Лене малые глубины и большая себестоимость речных перевозок);
- повысить надежность и качество транспортного обслуживания центральных и северных районов Якутии, в т.ч. за счет снижения влияния сезонного фактора;
- обеспечить возможность для поставок продукции центрального и северных районов Якутии на внутренний и внешний товарные рынки;
- обеспечить экономически рациональную загрузку железнодорожной магистрали Беркакит – Томмот – Якутск (Н. Бестях), в т.ч. за счет обратной загрузки в южном направлении;
- обеспечить рост объемов речных перевозок за счет возникновения новых грузопотоков;
- вынести за пределы столицы Якутии крупную торгово-промышленную зону, обеспечивающую широкий комплекс транспортно-логистических, коммерческих и производственно-технических операций по обслуживанию товаропотоков (купля-продажа, хранение, консолидация, распределение, технический сервис и т.д.);
- обеспечить технологические условия для работы транзитного транспортного коридора, соединяющего районы Азиатско-Тихоокеанского региона с Северным морским путем.

Творческому коллективу кафедры УТ была заказана научно-исследовательская работа «Разработка инвестиционного проекта по объекту: «Якутский мультимодальный терминальный комплекс» в п. Нижний Бестях»

В процессе исследования авторами рассмотрено два варианта ТЛК:

Создание терминального комплекса как самостоятельного объекта, принадлежащего частному инвестору и ориентированного, в основном, на обслуживание существующих материальных потоков.

Создание терминального комплекса, являющегося основой будущего промышленно-логистического кластера, создающего в дополнение к существующим новые мощные грузовые потоки.

Суть создания кластера состоит в следующем:

- создать мощную производственную и транспортно-логистическую инфраструктуру, которая будет привлекательна для бизнеса (транспортные терминалы, готовые производственные площадки, подъездные пути, инженерные сети, объекты тепло, водо и энергоснабжения, административные здания, объекты коммунального и социального сервиса и т.д.). Эта инфраструктура будет создана за счет государственных инвестиций;
- создание организационно-экономических условий для привлечения бизнеса для работы на этой инфраструктуре.

Результаты исследования показали, что только во втором случае достигается экономическая эффективность проекта, как коммерческая, так и общественная.

Преимущества организаций бизнеса состоит, прежде всего, в том, что позволяет использовать синергетический эффект при размещении производственных предприятий и сервисных компаний на единой производственно-логистической площадке.

Создание такого промышленного кластера позволит сделать качественный скачок в развитии перерабатывающей промышленности в Республике (сейчас в Якутии практически все промышленные товары завозятся извне, а вывозятся лишь полезные ископаемые).

Развертывание такого промышленного кластера позволит сгенерировать порядка

8–9 млн. т грузов, обслуживаемых терминальным комплексом. Для переработки такого грузооборота потребуется строительства примерно 20 причалов.

Наличие больших складских емкостей позволит накапливать межнавигационные запасы грузов и обеспечит их круглогодичную переработку.

Создание ТЛК в п. Н. Бестях принесет выгоду и речным предприятиям.

В частности, крупнейший в регионе перевозчик ОАО ЛОРП получает возможность:

– укрепить свою конкурентную позицию на сегменте транспортного рынка, обеспечивающего обслуживание районов центральной и северной Якутии;

– нарастить объемы транспортной работы за счет привлечения новых грузопотоков, осваиваемых в водно-железнодорожном сообщении;

– стать оператором причалов и получать доходы от погрузо-разгрузочных операций и других логистических услуг, оказываемых терминальным комплексом (хранение, консолидация и распределение груза, транспортно-экспедиционное обслуживание грузопотоков, технический сервис транспортных средств, информационные, финансовые, социально-бытовые и другие услуги).

Таким образом, создание терминального комплекса в п. Н. Бестях соответствует положениям и задачам Федеральных и региональных программ, посвященных развитию транспортной системы России.

В.В. Цверов, Е.А. Кирилова, А.В. Черныш
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК БАХЧЕВЫХ КУЛЬТУР РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В 80-е гг. XX века речным транспортом ежегодно перевозилось 800–900 тыс. т скоропортящихся грузов, большую часть которых составляли плодоовощи, при чем около 90% их объема вывозилось из Астраханской области. В общем объеме перевозок плодоовощей 75–87 % приходилось на арбузы и помидоры. Отгрузка плодоовощей в адрес более 40 промышленных центров страны осуществлялась с 44–47 причалов, расположенных в Волго-Ахтубинской пойме и дельте реки Волги. Большинство из этих пунктов имели объем отправления до 8 тыс. т [4, 7].

Отправка арбузов с Нижней Волги осуществлялась в пакетированном, непакетированном виде и в контейнерах. Контейнерный способ позволял ускорить погрузку и выгрузку, обеспечить более высокую сохранность груза, повысить использование грузоподъемности судов. Использовались специализированные контейнеры МРФ РСФСР и ТКБ-67. Доля бахчевых грузов, перевозимых в последних, постепенно росла и к 1985 году составила 100%. Контейнер имел ряд недостатков: большая собственная масса (30–32% массы груза); недостаточная жесткость металлоконструкции; габариты контейнера не были кратны размерам кузовов автомашин [3, 4].

Развитие перевозок плодоовощей из Астраханской области происходило на базе использования судов небольшой грузоподъемности. Под эти суда строились овощные причалы. В большинстве – это деревянные эстакады, в отдельных случаях – списанные суда или временные, требовавшие ежегодного восстановления и приспособления. На всех причалах была невозможна загрузка крупнотоннажных судов из-за низких причальных стенок.

С 1978 года для доставки бахчевых культур использовались суда-контейнеровозы типа «Бахтемир» с высокими бортами (что означало погрузку только с помощью кранов) и типа «Рефрижиратор-603» – специализированные суда для перевозки скоро-