

# 01, январь 2016

УДК 656.02

## Транспортно - логистические системы Дальнего Востока

*Акентьева С.О., студент  
Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана,  
кафедра «Промышленная логистика»*

*Научный руководитель: Волкова М.В., д.э.н  
Россия, 105005, г. Москва, МГТУ им. Н.Э. Баумана,  
кафедра «Промышленная логистика»  
[mvvvolkova@bmstu.ru](mailto:mvvvolkova@bmstu.ru)*

Формирование и развитие рыночной экономики в России привело к интенсивным исследованиям относительно нового научно-практического направления, такого как транспортная логистика. Она охватывает широкий диапазон деятельности, связанный с планированием, организацией и управлением перемещением товаров и сопутствующих информационных и финансовых потоков как на внутрифирменном, отраслевом, межотраслевом, так и на региональном, межрегиональном и международном уровнях.

Особую роль в логистическом менеджменте играет логистическая система - относительно устойчивая совокупность звеньев (структурных/функциональных подразделений компании, а также поставщиков, потребителей и логистических посредников), взаимосвязанных и объединенных единым управлением корпоративной стратегии организации бизнеса.

Глобализация и усложнение рыночных отношений приводят к неустойчивости логистических систем. Для повышения их надёжности и стабильности сформировалась концепция интегрированной логистики, которая рассматривает логистическую систему как единое целое - система объединённого управления, реализующая поставку продуктов от производителя до потребителя.

Для России, с ее огромной территорией, большим разнообразием природно-климатических и экономико-географических условий, различным уровнем социально-экономического развития и специализации производства в отдельных регионах первостепенное значение приобретает формирование региональных транспортно - логистических систем и их последующая интеграция с федеральной и международной

логистическими системами грузо - и товародвижения, что будет способствовать вхождению России в мировое сообщество в качестве равноправного партнера.

Разработка и внедрение региональных транспортно - логистических систем (РТЛС) является одним из эффективных путей экономического и социального развития как отдельных регионов России, так и государства в целом. Опыт использования логистических систем в развитых капиталистических странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7 — 20%, расходы на погрузочно — разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшается на 15 — 30 %, общие логистические издержки на 12 — 35 %, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20 - 40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50 — 200% [4].

Необходимо отметить, что региональные аспекты логистики применительно к условиям России изучены крайне недостаточно. Каждый регион страны обладает уникальным сочетанием социально-экономических и природно- климатических факторов, что, в свою очередь влияет на виды и формы региональной политики, специфику действия логистических посредников, на параметры материальных, информационных и финансовых потоков. Определяющее влияние на синтез логистических структур оказывают региональные транспортные факторы: виды и качество функционирования транспортных коммуникаций, транспортных узлов, терминалов и транспортного комплекса в целом.

Таким образом, логистические системы отдельных регионов страны, несмотря на общие подходы к анализу и синтезу подобных систем, будут отличаться друг от друга конфигурацией, набором логистических посредников, видами и параметрами материальных, финансовых и информационных потоков, организацией менеджмента и связи и т.п.

Особую актуальность приобретают проблемы формирования транспортно - логистических систем на Дальнем Востоке, учитывая место и роль этого региона в социально-экономическом развитии России.

Современные тенденции в рамках мирового финансового кризиса заключаются в значительном снижении потока грузов как на внешнем рынке, так и на внутреннем.

Однако, с другой стороны, на глобальном рынке логистических услуг происходит сдвиг акцентов с авиаперевозок на морские перевозки. Это может привести увеличению объемов перевозок в регионе.

Еще одной тенденцией является продолжающаяся последние несколько лет контейнеризация грузопотока. Что приводит к увеличению количества контейнерных терминалов в регионе и развитию уже существующих.

И в последние годы наблюдается активное развитие интермодальных перевозок. Это общемировая тенденция, которая будет оказывать влияние и на транспортную систему Дальнего Востока, требуя от нее более совершенной логистики.

Немаловажное направление - глобальное перераспределение грузовых потоков. Если еще совсем недавно грузы из Юго-Восточной Азии в Сибирь и на Дальний Восток шли через Центральную Россию, то сегодня товаротправители решают изменить пути доставки, максимально задействовав при этом российскую территорию Дальнего Востока.

Реальные шаги к изменению логики поставок делаются сегодня в реальном секторе экономики: крупнейшие региональные сети «В-Лазер», «Кари», Samsung, «Востокшинторг» и др. давно перераспределяют свой товарный поток именно через Дальний Восток, именно отсюда отправляя его по стране [7].

Подтверждением тенденции изменения логики поставок у крупных сетевых компаний стало и открытие компанией DNS крупного производственно-логистического комплекса «Яновский» на участке площадью 27 га в пригороде Артема [7]. Приоритетным направлением проекта является создание транспортно-логистических цепочек для взаимодействия Азии и Европы.

Немаловажное значение для развития внешней торговли Дальнего Востока имеет возможность доставки груза морем, что сокращает расходы и время на транспортировку. Особенностью Тихоокеанского побережья России является его большая протяженность, что создает возможность строительства крупных морских портов. Южная часть береговой линии направлена на Японию, Австралию, страны Юго-Восточной Азии, северная – на США и Канаду. Для России расширение интеграционных связей с ними дает реальный шанс получить импульс развития через участие в многосторонних экономических проектах.

Помимо внешней торговли, Дальний Восток имеет большое значение в распределении товаров по регионам России. Из соотношения потребления импорта и грузооборота терминалов можно сделать вывод, что подавляющая часть импортных грузов, проходящая через порты Приморья и Хабаровского края, (а также погранпереходы в Амурской области и Забайкалье) идет на запад: в западную Сибирь, на Урал и в Европейскую часть России. В силу этого Дальний Восток России получает большое значение в общероссийской логистике: от управления потоком и формирования

маршрутов доставки в регионы РФ до формирования себестоимости товаров. С точки зрения управления потоками Дальний Восток имеет большое количество преимуществ относительно других путей доставки грузов из стран восточной и юго-восточной Азии в западную часть России. Рассмотрим только некоторые из них.

Срок доставки в европейскую часть России и на Урал через Дальний Восток значительно меньше срока доставки через южные и балтийские порты, как России, так и других стран. Да, регулярно встречаются декларации экспедиторов доставить через Прибалтику, Темрюк или Новороссийск за 30, 40 или 45 суток [4]. По факту, средний срок доставки этими маршрутами составляет 54–78 суток. Иногда до 86–92. При этом нормальный срок доставки через Дальний Восток составляет 27–35 суток. Как по железной дороге (несколько быстрее), так и через порты и далее по железной дороге.

При доставке через Дальний Восток гораздо меньше наиболее вероятное отклонение сроков доставки. Через Дальний Восток оно составляет 5–8 суток, редко больше, в то время, как через южные порты России и Балтийское море – 15–20 суток [4]. При разнице стоимости доставки в 150–200 долларов за контейнер оказывает существенное влияние на размер страхового запаса и затраты с ним связанные. Затраты на формирование и поддержание страхового запаса, в значимости от рынка и товара могут значительно превышать эту разницу.

Есть и минусы. Это, в частности, и перегруженная Дальневосточная железная дорога. Перегруженность приводит к тому, что контейнер в порту может простоять в ожидании погрузки на платформу 1–2 недели (иногда и более), а эти сроки уже сопоставимы со временем фактической перевозки из порта до Новосибирска.

Транспорт является одним из основных системообразующих факторов экономики Дальнего Востока. Рассмотрим четыре вида транспорта, которые помогают Дальнему Востоку выстраивать торговые отношения с другими частями страны, а также со странами Азиатско - Тихоокеанского Региона.

Показатели обеспеченности Дальнего Востока автодорогами с твердым покрытием значительно ниже, чем в европейской части страны. Главные для регионов дороги федерального значения: еще не законченная "Амур" (Чита - Хабаровск с мостовым переходом через реку Амур), "Уссури" (Хабаровск - Владивосток), "Восток" (Хабаровск - Находка), Лидога - Ванино, Якутск - Вилюйск - Мирный, автодорога "Колыма", "Лена", Улан - Удэ - Кяхта, Чита - Забайкальск, мостовой переход через Амур в г.Благовещенске.

В целом по Дальнему Востоку перевозки грузов автотранспортом общего пользования составляют около 30% от общего объема перевозок всеми видами

транспорта, однако в северо-восточных районах, где нет железнодорожного транспорта, автомобильный транспорт выполняет наибольший объем перевозочной работы по сравнению с другими видами транспорта. Например, в Камчатской области до 85% перевозок осуществляется автотранспортом, в Магаданской области и на Чукотке - около 70%, в Якутии - около 40%. Естественно, пассажирские перевозки автобусами в этих районах также являются доминирующими по отношению к другим видам транспорта [4].

В связи со слабым развитием дорожной сети и значительной удаленностью региона от центральных районов страны авиационный транспорт имеет исключительное значение для социально-экономического развития Дальнего Востока. Ему принадлежит особая роль в обеспечении продовольствием отдаленных и слабоосвоенных районов. Всего в регионе около 400 аэропортов. Базовые аэропорты расположены в Республике Саха (Якутия), краевых и областных центрах: Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Магадане, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском. Статус международного аэропорта присвоен лишь хабаровскому. Подавляющее большинство аэропортов местных воздушных линий имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы, из-за чего вынуждены прекращать работу в периоды межсезонья и распутицы, перерывы достигают иногда 4 месяцев. Остро стоит вопрос технического переоснащения воздушного транспорта, замены устаревшего парка машин. Более четверти самолетов находятся в эксплуатации 15—20 лет и более. Отмечаются серьезные сбои в работе малой авиации, связанные с недофинансированием.

Транзитные грузопотоки, соединяющие Европу со странами Тихоокеанского побережья, идут по Транссибирскому коридору из Китая, Республики Корея, Японии и других стран. В настоящее время основной поток перерабатываемых транзитных грузов преимущественно составляют грузы, следующие в направлении АТР – Финляндия – АТР. Объем переработки грузов, следующих в контейнерах в данном направлении, составил 89 % общего объема транзитных грузов.

Нарастающая глобализация мировых торговых рынков повышает роль Транссиба как межконтинентального транзитного коридора. Сформированная технология перевозок в крупнотоннажных контейнерах надежна и эффективна. Сегодня ежедневно на Транссиб из Находки выходят 6–8 контейнерных составов, берущих направление к границам с Финляндией, Белоруссией и Казахстаном. У Транссибирского международного коридора есть немало коммерческих и технологических преимуществ, одно из главных – более чем трехкратное по сравнению с окружным морским путем сокращения сроков доставки грузов из стран АТР в Западную Европу. Скоростной контейнерный поезд развивает

маршрутную скорость до 1 200 км в сутки и доставляет груз адресату за 9 суток. Фактор времени превращает сухопутный вариант в наиболее экономичный; ускорение оборота даёт экономию свыше 300 долл. США на каждом контейнере.

Внедрение информационных технологий и волоконно-оптической магистральной цифровой связи позволяет осуществлять полный контроль продвижения грузов по транссибирскому маршруту. С помощью автоматизированных программ в режиме реального времени определяется местонахождение каждого вагона и контейнера.

На протяжении 5,6 тыс. миль дальневосточного побережья - от Посыета до Тикси - расположены 32 морских порта, включая 22 торговых, 10 рыбных, а также около 300 небольших портов, портовых пунктов и гаваней, имеющих локальное значение [4]. Их доля в общем грузообороте российских портов составляет порядка 35%, причем основной процент дают сухогрузы. В 26 относительно крупных портах имеется 121 перегрузочный комплекс для приема и обработки грузового транспортного флота общей длиной 20 км. Технический уровень дальневосточных морских портов не отвечает современным требованиям. Всего 19% общей длины причального фронта этих портов представляют собой специализированные причалы и лишь 23% из них имеют глубины более 11 метров. Даже наиболее современный из них порт Восточный с глубинами контейнерных комплексов в 13 метров - не может принимать суда-контейнеровозы третьего поколения, работающие на транстихоокеанских контейнерных линиях.

В настоящее время морским транспортом Дальнего Востока выполняется 85% экспортных и 45% импортных грузовых перевозок.

В целом, для того, чтобы в дальнейшем обеспечить рентабельную работу Дальневосточного флота необходимо его обновление на 80%, что даст снижение среднего возраста судов до 10 лет. Решение этой проблемы во многом зависит от правительственной позиции и финансовой поддержки федерального бюджета вопросов строительства флота.

На Дальнем Востоке внутренний водный транспорт используется главным образом в бассейнах рек Амур и Лена. В состав речного транспорта на Дальнем Востоке входят две крупные судоходные компании - Амурское и Ленское пароходства, речные порты, судоремонтные и судостроительные верфи, а также ряд мелких агентских компаний.

В Амурском бассейне сосредоточены наиболее крупные порты - Хабаровск, Комсомольск на Амуре, Благовещенск, Свободный, Поярково, которые имеют механизированные причалы и железнодорожные подходы к ним. Общая протяженность судоходных путей в Амурском бассейне составляет около 5 тыс. км.

В бассейне реки Лена судоходные пути составляют около 2 тыс. км с ограниченным периодом навигации до 130 дней. Самыми крупными портами в этом бассейне являются Осетрово, Якутск, Киренск, Олекминск, Хандыга, Нижнеянск, Белогорск, Зырянка.

За последние несколько лет значительно улучшилась в регионе ситуация со складской инфраструктурой. Сейчас Дальний Восток гораздо лучше готов к увеличению грузопотока по сравнению с ситуацией 3-5-летней давности [7]. Производственные мощности региона способны на сегодня выдержать увеличение потока минимум в 5 раз больше существующего.

Компании, представленные в регионе, действительно активно развивают складскую инфраструктуру. Компания «Эй-Пи Трейд» ввела в строй крупнейший на Дальнем Востоке складской логистический комплекс, соответствующий мировым стандартам - он уже несколько лет работает в Артеме. Складские комплексы, кстати, есть у компании по всему региону: склад класса «А» площадью 5700 кв. м в Хабаровске, склады класса «В» в Петропавловске-Камчатском, современный комплекс класса «В» площадью 3888 кв. м в Южно-Сахалинске [7].

В Уссурийске работает склад ТК «Восток», а на станции Угловой под Владивостоком контейнерный терминал построила компания «ТИС-Лоджистик» [7].

Задачу современной обработки контейнерного грузопотока и интенсификации транспортно-логистических потоков будет решать уже в ближайшем будущем и транспортно-логистический центр «Сухой порт» группы компаний «Аква-Ресурсы», создаваемый вблизи станции Угловой. Проект планируется завершить в 2016 году, а основным направлением работы центра станет комплексная обработка крупнотоннажных контейнеров международного стандарта и автотранспорта, обеспечивающего повышение пропускной и проводной способности портов, морского и железнодорожного транспорта.

В заключении хотелось бы отметить, что в настоящее время на Дальнем Востоке в отличие от европейских регионов, где в основном сформирован опорный каркас транспортной инфраструктуры, требуется строительство новых путей сообщения, в том числе направленных не только на организацию взаимосвязанной системы добычи, переработки и транспортировки сырьевых грузов. Высокая неравномерность пространственного распределения транспортной сети, ограниченность и незавершенность опорной широтной и отсутствие в сущности меридиональной наземной транспортной инфраструктуры является ограничением в освоении региона, тормозом экономического роста, а также негативным фактором в обеспечении социальных стандартов жизни людей.

К перспективам развития региона можно отнести инициативы, связанные с территориями опережающего развития. Так, первый в Приморье ТОР «Надеждинский» как раз подразумевает строительство транспортно-логистического комплекса «Южный приморский терминал», который планируется развивать в формате сухого порта [7]. На первом этапе терминал планирует обслуживать резидентов ТОР, а в дальнейшем - обрабатывать грузы, поступающие по железной дороге, морем и автотранспортом для Владивостокской агломерации.

### Список литературы

- [1] Дальний Восток - возможность сотрудничества со странами Азиатско - Тихоокеанского региона // Экономист. 1996. № 6. С. 48-53.
- [2] Григорьев М.Н. Логистика. Базовый курс. М.: Юрайт, 2011. 782 с.
- [3] Саркисов С.В. Международные логистические системы в условиях глобализации: дисс. ... доктора эконом. наук. М., 2007. 368 с.
- [4] Кородюк И.С. Научно - методические основы создания транспортно - логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока. Режим доступа: <http://economy-lib.com> (дата обращения: 21.06.2015).
- [5] Транспорт Дальнего Востока. Режим доступа: <http://gossmi.ru> (дата обращения: 21.06.2015).
- [6] Международная логистическая сеть Сибири и Дальнего Востока. Режим доступа: <http://invest.rriagn.ru/projects/5.html> (дата обращения: 21.06.2015)
- [7] Логистика Дальнего Востока набирает силу вопреки кризису. Режим доступа: <http://www.tks.ru> (дата обращения: 21.06.2015)
- [8] Транспорт и порты. Режим доступа: <http://assoc.khv.gov.ru> (дата обращения: 21.06.2015).