

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛАХ

Основополагающими структурными элементами региональной транспортно-логистической системы (РТЛС), предлагаемой к формированию в Иркутском мультимодальном транспортном узле, являются мультимодальные терминальные комплексы нового поколения, размещаемые в узлах транспортной сети на пересечении магистральных путей сообщения, гарантированно обеспечивающие клиентуру комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием и выполняющие функции транспортно-логистических центров (ТЛЦ) с полным набором грузоперерабатывающих, дистрибьюторских, информационных, консалтингово-аналитических, сервисных и коммерческо-деловых услуг.

Особое место в логистической инфраструктуре РТЛС занимают транспортно-логистические центры, формируемые, как правило, на базе мультимодальных терминальных комплексов, что обеспечивает интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков в рамках объединенной организационно-экономической структуры ТЛЦ, создаваемой на коммерческой корпоративной основе.

Организационно-функциональная структура Иркутского регионального транспортно-логистического центра — ЗАО «Корпорация ИР ТЛЦ». В состав «Корпорации ИР ТЛЦ» на акционерной основе входят независимые компании:

– мультимодальный центр складского хранения и грузопереработки, в составе которого имеются склады для хранения и переработки мелко- и крупнопартионных грузов, включая: склады общего назначения, СВХ, таможенные и консигнационные склады, склады с особым температурным режимом (холодильники, морозильники, с искусственным микроклиматом), боксы для особо ценных и дипломатических грузов;

– мультимодальный контейнерный терминал с подъездными автомобильными и железнодорожными путями для приема, переработки и хранения мелко-, средне- и крупнотоннажных контейнеров;

– центр грузового транспорта, в состав структурных элементов которого входят предприятия магистральных видов транспорта, имеющие статус и лицензию таможенного перевозчика; специализированное предприятие автомобильного транспорта с малотоннажным подвижным составом, осуществляющее функции подвоза-развоза грузов на терминал и клиентуре; охраняемые автостоянки для легкового и грузового автотранспорта;

– центр технического обслуживания подвижного состава транспорта с СТОА, автоматизированной мойкой и АЗС;

– обменный пункт и пункт ремонта всех видов контейнеров;

– службы производственно-технологического и технического обслуживания, включая коммунальное хозяйство, тепло- и электроснабжение, очистные сооружения, электрозаправку погрузчиков и ремонт технологического оборудования и др.;

– центр таможенного оформления и контроля, в состав которого входят наряду с государственной таможенной службой независимые таможенные брокеры и декларанты;

– гостиничный комплекс с блоками общественного питания, сервисного и бытового обслуживания;

– консалтингово-аналитический центр, службы маркетинга и рекламы;

– управляющая транспортно-экспедиционная компания;

– информационно-логистический центр;

– учебный центр подготовки и переподготовки персонала и повышения квалификации;

- филиал банка;
- центр сертификации товаров и услуг;
- бизнес-центр с офисами и торговыми представительствами;
- центр оптово-розничной торговли и электронного маркетинга;
- страховая компания;
- служба безопасности;
- реабилитационно-оздоровительный комплекс;
- почта, телеграф, телефон и другие виды связи.

Управляющая система, обеспечивающая интегрированное взаимодействие функциональных и организационных структур «Корпорации ИР ТЛЦ», ее эффективное функционирование и развитие, состоит из совета директоров и исполнительной дирекции ЗАО «Корпорация ИР ТЛЦ», управляющей транспортно-экспедиционной компанией и информационно-логистическим центром (ИЛЦ). Такая структура управления «Корпорацией ИР ТЛЦ» представляется наиболее эффективной.

Рекомендуемая производственная структура и технологический состав типового крупного мультимодального транспортно-логистического центра (МТЛЦ), а также технико-экономические характеристики технологических элементов МТЛЦ и распределение площадей объектов МТЛЦ по функциональным признакам составлены по проектам-аналогам.

После соответствующей корректировки на потребную мощность грузопереработки, объем и структуру транспортно-логистических услуг предлагаемая типовая структура МТЛЦ может быть принята за основу при проектировании Иркутского МТЛЦ.

Учитывая огромную площадь территории, на которой находится Иркутский мультимодальный транспортный узел, а также то, что в его состав входят и другие мультимодальные транспортные узлы, расположенные на территории области, наряду с Иркутским региональным МТЛЦ потребуются создание сети территориальных МТЛЦ.

Учитывая большое влияние, которое оказывают на уровень и структуру грузообразования в Иркутском мультимодальном

транспортном узле грузопотоки, формирующиеся в территориально-производственных комплексах и промышленных зонах, а также в зонах тяготения к Транссибу и БАМу как к трассам современных и намечаемых к созданию международных транспортных коридоров, приоритетное формирование и развитие имеют МТЛЦ, предлагаемые к созданию в зоне тяготения к трансъевропейским транспортным коридорам.

В таблице представлены ориентировочная потребность в инвестициях на создание сети МТЛЦ в Иркутской области и проектная мощность МТЛЦ. Всего на территории области предлагается сформировать 15 МТЛЦ, из них пять крупных мощностью грузопереработки от 750 до 1250 тыс. т в год и десять средних мощностью 250–600 тыс. т переработки грузов в год.

**Проектная мощность МТЛЦ, предлагаемых к развитию и размещению в Иркутской области, и примерная потребность в инвестициях на их создание**

Размещение транспортно-логистических центров и терминальных комплексов	Проектная мощность		Суммарная потребность в инвестициях, млн дол.
	тыс. т/год	т/сут	
<b>Крупные мультимодальные ТЛЦ</b>			
Иркутск	1 250	2 750	85
Братск	1 000	2 500	75
Тайшет	900	2 100	60
Усть-Кут	700	1 500	45
Усть-Илимск	750	1 700	50
<b>Средние мультимодальные ТЛЦ</b>			
Тулун	600	1 200	30
Зима	400	800	25
Черемхово	600	1 200	30
Ангарск	400	800	25
Усть-Ордынский	300	600	15
Железногорск-Илимский	400	800	30
Жигалово	250	400	10
Киренск	250	400	10
Бодайбо	350	700	25
Слюдянка	400	800	20
Всего	6 750	18 250	535

Крупные железнодорожно-автомобильно-воздушные МТЛЦ с центрами оптовой торговли планируются к формированию в Иркутске и Братске для обслуживания населения, местного промышленного производства, а также экспортно-импортных и транзитных грузопотоков.

Мощный железнодорожно-автомобильный МТЛЦ предлагается создать в Тайшете — крупном промышленном и транспор-

тном узле, расположенном на пересечении Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей.

В Усть-Илимске целесообразным является строительство железнодорожно-автомобильно-воздушного МТЛЦ для обслуживания потребностей в товарах народного потребления населения административного района и нужд местного производства. Значение Усть-Илимска как транспортного узла значительно возрастает в связи с намечаемым строительством Севсиба и Евразийской трансконтинентальной магистрали.

Имеется необходимость сооружения крупного железнодорожно-водно-автомобильного МТЛЦ в районе железнодорожной станции Усть-Кут и речного порта Осетрово для обеспечения освоения богатейших природных ресурсов этого района, а также для рационализации завоза грузов в северные районы области и в Якутию.

Железнодорожно-автомобильные МТЛЦ средней мощности грузопереработки предлагается создать вдоль трассы Транссиба для обслуживания крупных промышленно развитых городов, таких как Тулун, Черемхово, Ангарск, Зима.

Водно-автомобильные МТЛЦ целесообразно сформировать в районе Жигалово и Киренска для освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения и богатых лесных ресурсов этих регионов, а также в Бодайбо для обеспечения завоза грузов в район золотодобычи.

Автомобильно-воздушный ТЛЦ предлагается построить в пос. Усть-Ордынский для обслуживания потребностей населения и местного производства Усть-Ордынского Бурятского автономного округа.

Целесообразно также сооружение железнодорожно-автомобильного ТЛЦ в районе железнодорожной станции Слюдянка для приема и переработки грузов, следующих по главной сибирской магистрали, а также для обслуживания местных потребностей Слюдянского административного района Иркутской области.

Главным функциональным элементом транспортно-логистического центра служат терминалы, представляющие собой грузонакопительные, грузоперерабатывающие,

перевалочные и складские комплексы, сооружаемые в узлах транспортной сети, в местах стыка магистральных видов транспорта и местного транспорта, выполняющего функции подвоза-развоза грузов клиентуре. При этом имеется в виду, что через терминалы проходит большинство грузов, следующих в междугородном и международном сообщении.

На терминалах осуществляется технологическое взаимодействие различных видов транспорта на основе централизованного управления перегрузочными и другими операциями, связанными со складской переработкой и сервисным обслуживанием клиентуры и подвижного состава.

Терминал может обслуживать перевозки грузов, выполняемых одним видом транспорта, но в разных сообщениях (магистральный и местный автомобильный транспорт, выполняющий функции подвоза-развоза грузов клиентуре).

На терминалах наряду с грузонакоплением основной функцией является грузопереработка, связанная с разукрупнением и укрупнением партий грузов, формированием и расформированием отправок по направлениям перевозки, грузопереработкой тарно-штучных грузов (мелких и крупных партий, мелко-, средне- и крупнотоннажных контейнеров), упаковкой и пакетированием, маркировкой грузов, выполнением комплекса сервисных услуг.

Современный мультимодальный терминальный комплекс является транспортно-экспедиционным предприятием, выполняющим функции транспортно-распределительного логистического центра с широким спектром предоставляемых услуг; он представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений с современным технологическим оборудованием, позволяющим иметь в составе терминала специализированные складские помещения для хранения и переработки грузов; помещения для выполнения таможенных функций органами Государственного таможенного комитета и сопутствующие им службы; банки; транспортно-экспедиционные и логистические фирмы; брокерские и страховые компании; службу охраны и безопасности; админист-

ративные помещения и офисы клиентов; торговые представительства и бизнес-центры; почту, телефон, телеграф; центры технического обслуживания подвижного состава транспорта; комнаты отдыха и гостиницы, пункты питания; центры дистрибьюции и оптово-розничной торговли с сетью магазинов; консалтингово-аналитические и информационные центры; реабилитационно-оздоровительные комплексы; площадки для отстоя подвижного состава.

Такой терминальный комплекс может занимать территорию порядка 60–100 га и больше, иметь достаточно свободные проходы и проезды между зданиями, озеленение, красивую и удобную планировку и архитектуру. Складские корпуса воздвигаются из легко монтируемых сборно-разборных конструкций и быстровозводимых металлоконструкций с высотой помещений 9,5–12 м, что позволит осуществлять многоярусное хранение грузов в стеллажах под европоддоны.

В условиях возрастающего спроса на организацию перевозок грузов в международном сообщении важное значение имеет создание многофункциональных мультимодальных терминальных комплексов с таможенной обработкой грузов. Маркетинговая стратегия таких комплексов основана на обеспечении ускорения прохождения таможенного досмотра и таможенной очистки грузов, на предоставлении услуг по ответственному хранению грузов на автоматизированных складах под таможенным контролем в режиме, удобном для клиентов (временное — до двух месяцев, длительное — до трех лет), а также на обеспечении необходимого сервиса и комплексности услуг.

Линейные (магистральные) перевозки между терминалами могут осуществляться различными видами транспорта и по разным транспортно-технологическим схемам. Особый интерес представляет организация терминальных систем доставки грузов в смешанном сообщении. Такие перевозки приобретают все большее значение для регионов Сибири и Дальнего Востока, в том числе и для Иркутской области, территорию которой пересекают Транссиб и БАМ, в связи с развитием сети междуна-

родных транспортных коридоров и интермодальных систем доставки грузов.

Созданные на территории Иркутской области сети МТЛЦ и терминальные комплексы являются необходимыми точками роста экономики региона, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузовые потоки и необходимые на развитие инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

Учитывая достаточно высокую потребность в инвестициях на формирование в Иркутской области опорной сети МТЛЦ, оцениваемую в 535 млн дол., необходима разработка рациональных финансовых схем и разумной этапности реализации проектов развития логистической инфраструктуры в Иркутском мультимодальном транспортном узле.

Наряду с развитием сети МТЛЦ в рамках формирования ИР ТЛС потребуются развитие регионального института логистических посредников — организаторов рациональной системы грузо- и товародвижения в регионе, включая перевозки грузов в прямом смешанном (интермодальном) сообщении.

В настоящее время в регионах Сибири функционирует ряд федеральных и международных компаний, имеющих статус оператора интермодальных перевозок грузов; это такие компании, как «Транс бизнес-групп», «Транссибирский экспресс», «Арттранс», «Трансрейл», «Союзвнештранс».

Среди местных транспортно-экспедиционных структур, имеющих логистическую направленность, следует отметить созданное в 2000 г. Ассоциацией автотранспортных организаций Иркутской области (ААТО) при поддержке Российского автотранспортного союза ООО «Логистическое Иркутское автотранспортное агентство» (ЛИАТА), которое по своему функциональному назначению является чисто отраслевой (автотранспортной) логистической структурой.

Представляется, что на первом этапе формирования ИР ТЛС роль регионального оператора транспортно-логистического процесса может выполнить предлагаемый к формированию Иркутский региональный информационно-логистический центр (ИР ИЛЦ).