

# ЛОГИСТИКА В ДИВЕРСИФИКАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ



В феврале в Москве, в Президент-отеле, прошла российско-германская логистическая конференция «Возможности и тенденции развития рынка логистических услуг в Российской Федерации», организованная Евро-Азиатской логистической ассоциацией (EALA)<sup>1</sup> и Федеральным союзом немецких логистических компаний (BVL) при содействии Минтранса, Минэкономразвития РФ и Министерства транспорта, строительства и городского развития ФРГ.

Боле 600 участников конференции, среди которых было 250 представителей ведущих логистических компаний Германии, обсудили основные экономические, финансовые, правовые и географические аспекты развития логистики в России.

На конференции, в частности, выступили министры России Г. Греф и И. Левитин, уполномоченный по восточной Европе и член правления BVL Дитер Бокк, представители мэрии Москвы и Внешэкономбанка П. Аксенов и С. Лыков, судовладельцев компаний и портов — Е. Амбросов (ФЕСКО), И. Вилинов (ОАО «НМТП»), Ю. Парфенов и В. Герасименко (Росморпорт).

Новые возможности российского бизнеса, предстоящее вступление РФ в ВТО вызывают потребность в создании единых экономических, транспортных и информационных пространств, участия России в глобальных цепочках поставок грузов.

По мнению президента EALA Н. Тетюхина, логистика в России сегодня для многих представителей бизнеса находится на правах Золушки. Формирование конкурентоспособной транспортно-логистической системы России, по его мнению, должно идти через организацию конструктивного взаимодействия государства и бизнеса на основе механизма ГЧП.

Немецкие логисты воспринимают Россию и как конечное звено маршрутов, и как мощный транзитный коридор. «Цена вопроса» достаточно высока. Так, в 2006 г. розничный товароборот в РФ оценивался в \$ 307 млрд, при этом издержки на продвижение товаров составили

<sup>1</sup> Евро-Азиатская логистическая ассоциация учреждена представителями ведущих российских и международных транспортных, логистических и консалтинговых компаний с целью содействия формированию конкурентоспособной транспортно-логистической системы России, в том числе и через организацию конструктивного взаимодействия государства и бизнеса на основе механизма частно-государственного партнерства.



\$ 8,5 млрд. По расчетам экспертов, снижение издержек только на 10 % привело бы к росту товарооборота на \$ 153,5 млрд — за счет скорости оборота капитала.

Понятно, что снижение издержек товарообращения является социально значимой функцией логистики, так как не только способствует росту прибылей компаний, но и уменьшает потребительские цены и, как следствие, уровень инфляции.

Разработанная Минтрансом совместно с МЭРТ специализированная подпрограмма нацелена на развитие экспортных услуг, доходы от которых будут оставаться в России.

В середине 2006 г. состоялась договоренность между министрами транспорта России и Германии И. Левитиным и В. Тифензее об открытии паромной линии по Балтийскому морю и проекте финансирования независимого от других стран железнодорожно-автомобильного морского сообщения между Россией и Германией, свободного от платы за транзит.

Развитию логистической структуры в России могут и должны способствовать и принятый закон о концессиях, и закон об особых экономических зонах (ОЭЗ), и готовящееся дополнение к нему об ОЭЗ в морских портах и аэропортах. По расчетам, каждая тысяча рабочих мест в ОЭЗ «создает» 6 тыс. таких мест вне ее, а, например, дополнительный миллион авиапассажиров — 5 тыс. рабочих мест, то есть мультипликативный экономический эффект от вновь создаваемого логистического терминала на перекрестке масштабных грузопотоков весьма значителен.

По мнению многих участников конференции, создание высокопрофессиональных центров

ОФИЦИАЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ

Морской флот №2, 2007 \* Управление и экономика

логистики в России поможет бороться с таким явлением, как контрафактная продукция: руководство терминалов высшего класса «А» никогда не допустит на свои объекты подозрительные товары.

Развитие логистики, по словам министра транспорта РФ И. Левитина, как отрасль национальной экономики является новым делом для России. Оно оказывает значительное влияние на формирование и развитие экономики страны и требует соединения науки и передового мирового опыта.

Базовые принципы развития транспорта России основаны на активном участии в мировой транспортной системе — путем создания в крупных транспортных узлах (таких как Калининград, Санкт-Петербург, Новороссийск, Мурманск, на Дальнем Востоке и в других регионах) 15 мощных центров логистики для формирования рынков сбыта, использования транзитного потенциала и международных транспортных коридоров. В новых российских ФЦП планируется выделение на эти цели в 2010 — 2020 гг. крупных инвестиций.

Так, Новороссийский морской торговый порт, входящий в 40 крупнейших портов мира, может стать одним из таких мощных центров, обслуживающих, в частности, коридор Китай — Европа (через Казахстан). В планах Минтранса РФ — логистический центр в портах Восточный — Находка и активизация Транссиба с развитием железнодорожных подъездных путей, автодорог, складов, другой инфраструктуры.

В южном направлении планируется создание за счет российских инвестиций крупного логистического центра в Венгрии.

Реализации главной задачи логистики — ускорению товародвижения и сокращению издержек в доставке грузов, — будет подчинена и транспортная стратегия до 2020 г., и новые, привлекательные для бизнеса ФЦП, на которые планируется расходовать ежегодно более триллиона рублей, в том числе выделять по 200 млрд из бюджетов страны и регионов, а также привлекать значительные суммы от бизнеса на основе ГЧП.

С помощью запланированных мероприятий экспорт транспортных услуг в течение 5 лет должен вырасти до 10 млрд евро, а транзитные перевозки — увеличиться в 4 раза.

Из выступления генерального директора ОАО «НМТП» И. Вилинова:

— Новороссийский порт, ставший в 2006 г. холдингом из 7 компаний, за пять последних лет увеличил грузооборот с 50 млн до 80 млн т и является узловым пунктом южного морского маршрута из России в Европу, Африку, Северную и Южную Америку, в страны АТР, а также транзитными воротами для грузов из(в) Средней Азии и Китая (через Казахстан). Перспективный грузооборот здесь оценивается в 32 млн т в год.

Существенным преимуществом данного маршрута является малое число пограничных пунктов.

Новороссийский порт готов состязаться за то, чтобы большая часть этих грузов прошла через него, ведь даже 5 — 7 % от общего объема евроазиатского транзита дает ежегодно рост доходов транспортных и операторских компаний на \$ 2 — 3 млрд.

Совершенствовать свой транспортный узел портовики планируют не по отраслевому принципу, а как единое целое. В основу развития заложен принцип ГЧП, который предусматривает создание здесь первого в России комплексного транспортного узла (объем инвестиций — \$ 700 млн за 5 лет). Проект включает 12 объектов, среди них: развитие припортовой зоны, подходов к порту, строительство накопительных и развитие существующих станций, прокладка новой автодороги до федеральной автотрассы «Юг» в обход центра Новороссийска и др. В результате железнодорожная станция сможет принимать до 50 млн т грузов в год. Все логистические процессы будут автоматизированы, для чего создается современный центр управления.

Проводить в жизнь этот проект договорились холдинг ОАО «НМТП» в тесном взаимодействии с Минтрансом, ОАО «РЖД», администрациями Краснодарского края и города Новороссийска. Ближайшие планы — это зерновой (на 4 млн т в год) и контейнерный терминалы.

Конференция стала заметным шагом к созданию в России цивилизованного и развитого рынка логистических услуг, способного стимулировать развитие российской экономики. Диалог между представителями логистики России и Германии, начавшийся осенью прошлого года в Берлине во время Международного логистического конгресса, успешно продолжается. Немецкие компании, являющиеся лидерами логистических процессов в Европе, проявили огромный интерес к логистическому рынку России.

По российским оценкам развитие логистической инфраструктуры в России дает возможность зарабатывать около 120 млрд евро в год. «Логистика — это действенное практическое направление в диверсификации российской экономики», — подчеркнул председатель наблюдательного совета Евро-Азиатской логистической ассоциации (EALA) Р. Гусейнов.

На конференции рассмотрен один из важнейших проектов ассоциации EALA — создание специализированной информационной базы обмена данными между логистическими центрами Европы и России.

Девиз конференции «Диалог — доверие — дело» в недалеком будущем может воплотиться в реальные инвестиции для обслуживания грузопотоков, создания новых морских линий и строительства логистических терминалов.

**В. Лендов, наш корр.**