

# ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ



**АСИЯТ  
ШЕРЕУЖЕВА**

ООО «Ресторация Боско»,  
заместитель  
управляющего;  
СПбГУЭиФ,  
кафедра  
логистики,  
аспирант

**Особая важность развития транспорта в Северо-Кавказском федеральном округе, на наш взгляд, обусловлена необходимостью обеспечения внутреннего пассажирского и грузового потока, а также транзита грузов и пассажиров в системе международного сообщения.**

СКФО должен стать «южным хабом», который пропускает и перерабатывает крупные потоки между севером и югом. Говоря о потоках, мы имеем в виду не только товары, но и финансовые ресурсы и технологии. На Северном Кавказе должна появиться сеть логистических комплексов, качественно обслуживающих эту инфраструктуру. Нельзя сказать, что сегодня весь этот товаропоток обрабатывается цивилизованно [4].

Таким образом, дальнейшее развитие экономики региона связано именно с данной отраслью экономики — с развитием логистических транспортных цепей.

Транспорт как основной посредник между производителями и заказчиками является главным элементом в схеме взаимодействия, определяя темпы развития Северо-Кавказского федерального округа в целом.

По мнению С.А. Липиной: «...Говоря об интеграционном потенциале субъектов Северного Кавказа, следует подчеркнуть масштабность решения многих стратегических задач, требующих объединения общих усилий, переплетения коренных национальных интересов, влияющих на ход экономической и страновой политики. Началом экономического подъема всех субъектов Северо-Кавказского региона должно стать опережающее развитие ключевых инфраструктурных отраслей транспорта и топливно-энергетического комплекса, которые являются стратегическими ориентирами развития “точек роста” и потенциальных кластеров в регионе...» [7].

Крупные компании, осуществляющие грузовые перевозки, предпочитают проводить логистические операции самостоятельно, не пытаясь уменьшить расходы своих клиентов. Гораздо удобнее взаимодействовать с разными поставщиками транспортных услуг. Для того чтобы объединить несколько крупных

перевозчиков в одну сеть, по всей России предполагается создавать мультимодальные транспортно-логистические узлы. Это громадные комплексы, в которых пересекаются интересы сразу нескольких видов транспорта, причем немаловажным является тот факт, что, помимо отправки и получения грузов, можно будет воспользоваться услугами делового центра. После начала работы будет функционировать принцип «от двери до двери», означающий, что логистика и транспортировка проводятся без дополнительного участия заказчика. Приставка «мульти» указывает на то, что перевозчики сменяют друг друга независимо от типов транспортных средств, учитывая лишь оптимальную стоимость работы. Для Северного Кавказа планируется создать два подобных образования. Первый, строительство которого завершится в 2014 году, будет размещен на территории города Минеральные Воды, второй будет строиться в Махачкале [8].

В настоящее время транспортно-логистический комплекс Северо-Кавказского федерального округа является важной составляющей экономического потенциала данного региона, он представляет совокупность практически всех современных видов магистрального и промышленного транспорта, а также объемы транзитной инфраструктуры.

На сегодняшний день наиболее высокотехнологичной формой организации перевозок, позволяющей сочетать преимущества каждого вида транспорта — автомобильного, железнодорожного, речного и морского, является интермодальная система. В Министерстве транспорта РФ полагают, что задержка в разработке и реализации соответствующих технологий на основе логистики в России привела к тому, что отечественные транспортные системы не вписываются в принятые на Западе формы управления потоками транспорта. Отсутствие интермодальных перевозок импортно-экспортных грузов с участием всех видов транспорта привело к уменьшению их объема и удорожанию на 20—30% общих транспортных расходов [2].

В настоящее время основой транспортной сети региона являются железнодорожные магистрали Москва—Баку и Ростов—Краснодар—Туапсе—Сочи. В регионе находятся все южные морские и устьевые речные порты (Новороссийск, Туапсе, Таганрог, Ейск, Сочи, Махачкала, Астрахань, Ростов-на-Дону и др.).

Стоит отметить, что основная проблема в сфере транспорта и логистики для всего Северо-Кавказского федерального округа — существенный недостаток соответствующей инфраструктуры и услуг. Данный факт сдерживает рост всей экономики региона, а также не позволяет полностью реализовать весь транзитный потенциал региона.

Еще в 2002 году Владимир Путин, выступая на совещании, посвященном проблемам Прикаспийского региона, подчеркнул: «Для Каспийского региона транспортная проблема имеет особое значение. Здесь зона сотрудничества не только пяти государств, имеющих выход к побережью Каспия, но и многих других стран,

## АННОТАЦИЯ

В данной статье автор рассматривает перспективы развития логистической инфраструктуры Северо-Кавказского федерального округа как наиболее приоритетного направления обеспечения стабильной и эффективной работы транспортной системы региона, что в конечном итоге ведет к улучшению положения данного региона на рынке услуг международного транзита товаров.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Международный транзит, грузопотоки, транспортная система региона, логистическая инфраструктура.

## ANNOTATION

In this article, the author considers the prospects for the development of logistic infrastructure of the North Caucasus Federal District of the most priority to ensure a stable and efficient operation of the transport system in the region, which ultimately leads to the advancement of the region in the market for international transit of goods.

## KEYWORDS

International transit, freight traffic, the transport system in the region, logistics infrastructure.

товары которых следуют транзитом через этот регион. Именно поэтому необходимо всесторонне проработать всю экономику и технологические условия проекта транспортного коридора «Север—Юг». Наши партнеры и соседи проявляют большую заинтересованность в этой работе» [1].

Развитие международного транзита (привлечение и освоение международных грузопотоков) представляет собой задачу национального масштаба, решение которой связано с развитием не только транспортного комплекса и его инфраструктуры, но и с изменением структурной политики и экономической стратегии государства. Реализация такой стратегии позволит различными транспортными путями (железнодорожными, водными, автомобильными) привлечь к транзиту через таможенную территорию южного региона России миллионы тонн дополнительных грузов, а значит, увеличит доходы бюджета от транзитных операций.

Отметим, что, как правило, развитие транзитного потенциала сопряжено со значительными затратами, далеко идущими политическими и экономическими последствиями для участвующих государств. Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование, и, как следствие, активно развивается транспортное машиностроение и обеспечивающие его отрасли.

Крайне важным конкурентным преимуществом Юга России является, что «транспортные коридоры южного региона России проходят по таможенной территории, богатой полезными ископаемыми и перспективной в плане их освоения. Развитие российского транзита, безусловно, будет способствовать и помогать росту производства, занятости населения в регионе» [3].

Конкурентным преимуществом Северного Кавказа является и тот факт, что транзит по транспортным коридорам России (включая Северо-Кавказский федеральный округ) — это транзит по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы, в том числе единое таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств. Транзит — это стабилизирующий фактор. Какие бы политические или экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором интеграции.

Создание и развитие любого транспортного коридора, маршрута подразумевает не только внутренние усилия транспортных. Международное движение грузопотоков организовано и функционирует в многофакторной системе координат.

Для защиты российских интересов и предотвращения изоляции России от мирового экономического сообщества, необходимо подключить ее транспортную систему к международному движению грузопотоков путем:

а) создания направлений, связывающих транспортные сети России и стран Средней и Центральной Азии через таможенные территории Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и других стран, в том числе с использованием паромных переправ через Каспий;

б) подключения транспортного маршрута, соединяющего Каспийское и Черное моря по Волго-Донскому каналу к системе евроазиатских транспортных связей;

в) активизации работы по использованию существующих железнодорожных маршрутов для перевозки грузов и пассажиров через территорию России по Транссибу и Турксибу;

г) развития практической работы по транспортировке казахстанской и туркменистанской нефти через порт Махачкала, по подготовке к транзитным перевозкам узбекского хлопка через Казахстан (Актау), Астрахань и далее в Европу;

д) подготовки к открытию внутренних водных путей России для плавания судов типа «река—море» на участке между Черным и Каспийским морями (в рамках подготовки к взаимному открытию водных путей России и Европейского союза), а так-



же использование этого водного пути в системе евроазиатских транспортных связей, что дополнит коридор TRACECA и позволит избежать двух перевалок грузов.

Система международных коридоров в Северо-Кавказском федеральном округе включает [6]:

1. Автодорожные и железнодорожные участки международного транспортного коридора «Север—Юг» по направлениям Москва—Ростов-на-Дону (Астрахань)—Махачкала—Дербент и далее на Иран и в страны Персидского залива.

2. Ответвления международного транспортного коридора «Север—Юг» (от автомагистрали М-29) от Беслана на Грузию.

3. В морском сообщении — от Махачкалы на Актау (Республика Казахстан), Туркменбаши (Туркмения) и Амир-Абад (Иран) (Транскаспийский маршрут).

Для комплексного развития системы международных транспортных коридоров на территории Северо-Кавказского федерального округа следует осуществить работу по следующим направлениям:

1. Разработка и реализация федеральных целевых программ по развитию данного сектора экономики.

2. Расширение практики использования государственно-частного партнерства.

3. Использование современных механизмов финансирования программ развития транспортной инфраструктуры на основе привлечения зарубежных инвесторов.

4. Проведение гибкой государственной налоговой политики по отношению к портам и судоходным компаниям.

5. Использование гибкой тарифной политики на массовые грузы, а также установление сквозной льготной ставки.

Сегодня особое значение в обеспеченности растущего объема транзитных перевозок, прежде всего в международном сообщении, приобретает транспортно-транзитный комплекс Юга России.

Основными детерминантами, обуславливающими конкурентоспособность транспортной системы региона на мировом рынке трансграничных товаропотоков, в настоящее время являются:

- географическое положение юга России, обеспечивающее кратчайшее и экономически наиболее выгодное сухопутное, водное и воздушное сообщения между странами Европы, Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока с регионами России, а также со странами Закавказья, Средней Азии и Персидского залива;

- достаточно высокий уровень развития транспортной системы юга России;

- возможность включения транспортных коммуникаций региона в состав инфраструктуры международных транспортных коридоров;

- непосредственное участие транспортных коммуникаций юга России в составе международной транспортной инфраструктуры зоны Черноморского экономического сотрудничества с учетом активизации международных торговых и транспортно-экономических связей его участников.

Стоит отметить, что юридическая основа реализации концепции коридора «Север—Юг» была заложена в 2000 году в ходе второй Евразийской конференции по транспорту, когда Россия, Индия и Иран подписали межправительственное Соглашение о создании МТК. Формирование международного логистического транспортного коридора «Север—Юг» рассматривается Россией как реализация стратегического партнерства со странами Прикаспийского региона [2].

Реализация данного транзитного коридора поможет достичь двух целей:

1. Обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по отечественным транспортным коммуникациям.

2. Снизить затраты на доставку товаров из России в страны Персидского залива, Южной и Юго-Восточной Азии и обратно.

Таким образом, необходимо отметить, что комплексное развитие трансконтинентальных логистических и инфраструктурных систем в Северо-Кавказском федеральном округе является необходимым фактором, который способствует экономическому росту субъектов региона, их интеграции на взаимовыгодных основе, повышению безопасности и стабильности в данном регионе в целом.

#### Библиографический список:

1. Выступление Президента Российской Федерации В.В. Путина на совещании по проблемам прикаспийского региона. — Астрахань. 25 апреля 2002 г.; <http://2002.kremlin.ru/events/518.html>.
2. Зацепилина В.В. Логистический подход к формированию транспортных коридоров на юге России; <http://transmap.ru/articles/view/260/>.
3. Ивус А. Отечественный рынок международных перевозок должен принадлежать россиянам // Транспорт Юга. — 2002. — № 2. — С. 4—6.
4. Николай Проценко, автор «Эксперт Юг» Стратегия развития СКФО; [http://www.vvvyay.net/news/strategija\\_razvitiya\\_skfo/2010-03-08-58](http://www.vvvyay.net/news/strategija_razvitiya_skfo/2010-03-08-58).
5. По данным государственного комитета статистики РФ; [www.gks.ru](http://www.gks.ru).
6. По данным Министерства регионального развития РФ; <http://mezhref.ru>.
7. Липина С. Транспортная система Северокавказского региона: безопасность и развитие; <http://www.allrus.info/main.php?ID=627276&ar3=510>.
8. Транспортно-логистический узел Северного Кавказа. — Северный Кавказ. 26.08.2010; <http://www.sknews.ru/around/onlinebusiness/39503-transportno-logisticheskij-uzel-sjevjernogo-kavkaza.html>.

## КОММЕНТАРИЙ

К СТАТЬЕ «ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ»

### «СКЛАДСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ КЛАССА А В РЕГИОНЕ МОЖНО ПЕРЕСЧИТАТЬ ПО ПАЛЬЦАМ»



**ПАВЕЛ ПЛАТОНОВ**  
ООО «Эспро Менеджмент»,  
коммерческий директор

Развитие Северо-Кавказского федерального округа невозможно без создания качественной инфраструктуры. Экономический рост в регионе предполагает активное развитие производственных компаний и логистических операторов, которым, в свою очередь, требуются первоклассные складские и производственные площади. Сейчас рынок складской недвижимости в регионе представлен в основном площадями низкого класса (класс С, D), расположенными в корпусах бывших промышленных предприятий или в переоборудованных базах. Дефицита таких площадей не наблюдается, скорее можно отметить, что есть спрос на качественные складские помещения, в которых арендаторы смогут реализовать привычную технологию складской логистики с использованием WMS и стеллажных систем.

Складские помещения класса А в регионе можно пересчитать по пальцам. В Ставропольском крае первый и единственный проект такого класса — это офисно-складской комплекс «Кулон Югрос», который мы ввели в эксплуатацию весной 2011 года. Комплекс расположен в восточной промышленной зоне города Минеральные Воды на участке 9 га вблизи автомагистрали М-29 «Кавказ». В 7 км от комплекса находится международный аэропорт «Минеральные Воды», а в 4 км — узловая железнодорожная

станция. Общая площадь комплекса составит 55 000 м<sup>2</sup>, первая очередь проекта — 27 200 м<sup>2</sup>, из них площадь складских помещений составляет 24 200 м<sup>2</sup>, а офисных — 3000 м<sup>2</sup>.

Важным преимуществом объекта является быстрый и удобный подъезд из любого города региона. Есть возможность подведения к территории железнодорожной ветки. Помимо складских площадей, комплекс располагает мезонином для размещения сортировочных зон и офисными помещениями.

Быть первыми в регионе — смелый шаг. И данный проект был для нас непростым с самого начала. Дополнительные трудности возникли во время кризиса, на разгар которого пришлось реализовать проект. Тем не менее сегодня мы видим, что решение о продолжении развития комплекса, принятое в 2010 году, было верным. Уже к концу 2011 года комплекс заполнился арендаторами на 70%, что для регионального складского рынка — очень неплохой показатель.



Проектом комплекса предусмотрена возможность строительства дополнительных зданий на прилегающей территории по принципу built-to-suit, т.е. в соответствии с индивидуальными пожеланиями будущих арендаторов. Здесь могут быть размещены офисные здания, складские и производственные комплексы с любыми техническими характеристиками.

Мы надеемся, что проект «Кулон Югрос» поможет региону создать инфраструктуру для деятельности крупных логистических, торговых и промышленных компаний.