

Формирование транспортно-логистических кластеров как механизм интеграции России со странами АТР

И. Н. ПУГАЧЕВ, докт. техн. наук, профессор,

Ю. И. КУЛИКОВ, канд. техн. наук, доцент, Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск)



Интеграция России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона способствует кластерный подход, который предполагает формирование в различных сферах экономики технологических платформ, содержащих инновационные технологии. Технологическая платформа «Транспортно-логистический комплекс Дальневосточного федерального округа» позволит сформировать эффективную систему взаимодействия и кооперации транспортной, строительной отраслей и научно-образовательного сектора в регионе.

Центр мирового развития экономики переместился в Азиатско-Тихоокеанский регион. Подтверждением этому является Азиатско-Тихоокеанский экономический саммит (АТЭС), проведение которого запланировано на начало сентября 2012 г. во Владивостоке.

Официально в повестку работы АТЭС под председательством России включены четыре приоритетных направления:

- региональная экономическая интеграция в глобальной торговой системе;
- продовольственная безопасность;
- транспорт и логистика;
- аспекты, связанные с модернизацией и инновационным развитием.

Транспорт и логистика, как известно, составляют основу успешного развития всех сфер экономики, обеспечивают качество жизни людей, единство и территориальную целостность страны. При этом транспортная инфраструктура является первейшим потребителем инновационных наукоемких технологий, обуславливающих научно-технический прогресс и конкурентоспособность национальной экономики. Интеграция России в экономическое пространство АТР через международные транспортные коридоры (МТК) определит долгосрочные внешнеэкономические связи России с сопредельными странами, в первую очередь с Китаем, Кореей (КНДР и Республикой Корея), Японией.

Дальний Восток России, являясь подсистемой национальной экономики, будет представлять часть мировой экономики. Для этого есть огромный потенциал: портовая инфраструктура, опорная сеть федеральных автомобильных и железных дорог, аэропортов, а также мощная природно-сырьевая база и выгодное географическое положение.

Дальневосточный федеральный округ (ДФО) включает в себя административно-территориальные единицы РФ всех видов (за исключением городов федерального значения). В состав округа входят Республика Саха (Якутия), Камчатский край (в том числе Корякский автономный округ), Приморский и Хабаровский края, Амурская, Магаданская и Сахалинская области, Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ. Площадь территории ДФО составляет 6169,3 тыс. кв. км (36% территории РФ), численность населения (на январь 2009 г.) — 6460,1 тыс. чел. (5% от численности населения РФ), плотность населения — 1 чел. на 1 кв. км территории против 8,3 чел. в среднем по России. Входящие в состав округа субъекты РФ отличаются друг от друга природно-климатическими условиями и природно-сырьевой базой, при этом для всех характерна низкая обжитость (селитебность) территорий. Последнее обстоятельство требует

дифференцированного подхода в решении социально-экономических и транспортно-логистических задач.

Технологическая платформа для Дальнего Востока

Согласно предложенной Президентом РФ стратегии модернизации экономики страны Правительство РФ разработало технологические платформы (ТП), содержащие инновационные технологии в различных сферах экономики, в том числе в транспортной, и определило кластерные подходы в формировании и развитии ТП.

Обобщающее целевое направление экономического и социального развития Дальнего Востока в интеграции со странами АТР может быть задано концепцией транспортной ТП, созданной для Дальневосточного федерального округа (ДФО) — «Транспортно-логистический комплекс ДФО».

Данную концепцию предложил Тихоокеанский государственный университет (ТОГУ). Этот проект в декабре 2011 г. победил в конкурсе программ стратегического развития, проводившегося среди учреждений высшего профессионального образования Министерства образования и науки РФ.

Концепция «Транспортно-логистический комплекс ДФО» может стать инновационным ядром, центром транспортно-строительного кластера, объединяющего предприятия и организации этого профиля на территории ДФО.

На пути к кластеру

Кластер предполагает организационное профессиональное общественное объединение представителей вузов, Дальневосточного отделения Российской академии наук, бизнеса, транспортно-экспедиторских компаний, тер-



Федеральная дорога Большой Невер — Якутск в период строительства железной дороги на Якутск (2006 г.)

риториальных управляющих структур и Минтранса России, агентств по стандартизации, спутниковых навигационно-информационных систем и различных служб в области транспорта. Координировать работу кластера может служба полпреда Президента РФ в ДФО.

Цель кластера — формирование эффективной системы взаимодействия и кооперации транспортной и строительной отраслей и научно-образовательного сектора.

На территории ДФО необходимо наладить производство максимально возможного количества комплектующих для транспортной и строительной отраслей, повысить уровень международной и межотраслевой кооперации, обеспечить участие России в мировом обмене современными технологиями.

Одним из важнейших при создании кластера является вопрос о лицензировании и сертифицировании поставщиков и изготовителей материалов для транспортной и строительной отраслей. Данные отрасли в ДФО имеют длительную историю развития, но в настоящее время для них характерно снижение экономической устойчивости. Рост в перспективных сегментах отраслей возможен лишь при устранении барьеров в управлении цепочкой создания стоимости, при оптимизации производства и снижении себестоимости продукции. Следует также отметить, что сегодня правительство субъектов ДФО уделяют недостаточно внимания проблеме подготовки кадров в транспортной и строительной отраслях: не проводится мониторинг потребности кад-

ров нужной квалификации и необходимого количества специалистов.

В 2012 г. Правительство РФ намерено провести среди регионов федеральный конкурс проектов по формированию кластеров. Таким образом, концепция предлагаемого кластера должна быть разработана уже сегодня, тогда с 2013 г. под конкретные проекты можно будет получить финансирование и начать их реализацию.

Для участия в различных федеральных инициативах необходимо организационное оформление кластера. Требуется создать совет, отвечающий за верхний уровень координации, т. е. за взаимодействие предприятий кластера с федеральными властями, а также секретариат, который будет отвечать за работу внутри кластера.

В 2012 г. также должна пройти первая сессия планирования, где ожидается участие представителей не только местных предприятий, но и других регионов и стран. Предметом обсуждения станут возможные форматы работы внутри кластера и партнерства за его пределами. Правительствам субъектов ДФО уже сегодня нужно предлагать готовые, проработанные и оцененные проекты для привлечения государственного бюджета.

Приоритетные задачи

Формирование и развитие транспортно-логистического комплекса ДФО должно основываться на следующих социально-экономических принципах:

- повышение качества жизни населения ДФО за счет развития транс-

портной составляющей, обеспечивающей безопасность, регулярность, комфортность и доступность транспортных услуг при полном удовлетворении спроса;

- оптимизация транспортных процессов для своевременной доставки грузов, пассажиров и багажа в нужное место при оптимальном соотношении затрат и качества обслуживания путем использования методов логистики;

- перспективность развития МТК для долгосрочной интеграции России в экономическое пространство АТР.

Содержание любой ТП определяет пути развития научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектно-изыскательских работ, требует кооперации и партнерства всех участников ТП, консолидации научного и кадрового потенциала.

Для повышения эффективности, безопасности и качества функционирования всего транспортного комплекса ДФО необходима модернизация транспортной инфраструктуры ДФО, что предполагает решение следующих задач:

- оптимизация структуры, объемов и направленности грузопотоков на базе научно обоснованной географической структуры ввоза-вывоза и транзита продукции в соответствии с транспортно-экономическими балансами и географическим положением субъектов ДФО;

- анализ сложившихся транспортно-экономических балансов в субъектах ДФО и разработка рекомендаций по развитию транспортной инфраструктуры в ДФО;

- формирование концепции дорожно-строительной и транспортно-логистической деятельности ДФО;
- разработка стратегии внедрения инновационных методов строительства транспортных объектов;
- разработка организационной структуры транспортно-логистических центров и принципов их дислокации на территории ДФО;
- координация и взаимодействие всех видов транспорта путем межотраслевой интеграции, совместимости и стандартизации логистических центров в мультимодальных транспортных узлах;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем на основе суперкомпьютерных облачных технологий, обеспечивающих автоматизированный мониторинг и управление движением транспортных средств;
- использование бесконтактных технологий, обеспечивающих электронные информационные потоки, сопровождающие перевозку грузов и пассажиров, а также заказы и оплату транспортных услуг.

Логистическая стратегия в рамках ТП предусматривает долгосрочные капитальные вложения в объекты транспортной инфраструктуры, определяет места строительства грузовых и пассажирских терминалов, автомобильных дорог и искусственных сооружений, железных дорог, морских и воздушных портов в соответствии с формированием МТК.

Для развития международных перевозок на Дальнем Востоке необходима разработка технологий ускоренного прохождения пограничного, таможенного и других видов государственного контроля, унификация грузосопроводительных документов для всех видов прямых смешанных перевозок внутреннего и международного сообщений, гармонизация тарифов по видам транспорта и грузов в смешанных сообщениях, совершенствование нормативно-правовой базы на внутренних и международных перевозках, координирование работы структур управления.

Решение этих задач должна обеспечить подготовка высококвалифицированных отраслевых кадров в вузах Дальнего Востока. Создание научно-образовательных центров (НОЦ) с исследовательскими лабораториями позволит профессорско-преподавательскому составу, аспирантам и студентам участвовать в программах ТП, выполнять научно-исследовательские и про-

ектные работы в рамках ТП. При этом НОЦ может оказывать образовательные и консалтинговые услуги предприятиям. При создании транспортно-строительного кластера ДФО образовательным учреждениям должна отводиться важнейшая роль, поскольку для реализации всех планов необходим мощный кадровый потенциал.

Модернизация автомобильно-дорожной отрасли в рамках программы «Транспортно-логистический комплекс ДФО» предусматривает:

- паспортизацию дорог;
- обеспечение безопасности и комфорта автомагистралей (наличие средств синоптического и технического автоматизированного мониторинга состояния дорог);
- спутниковый мониторинг и диспетчеризацию автомобильных перевозок;
- использование инновационных технологий и материалов при реконструкции и строительстве автомобильных дорог, несущая способность покрытий которых должна допускать движение большегрузных транспортных средств с осевой нагрузкой до 11,5 тс по основным направлениям международных перевозок;
- использование технологий непрерывного и скоростного движения подвижного состава на автомагистралях.

Развитие производства

ТОГУ также включен в государственную ТП «Применение инновационных технологий для повышения эффективности строительства, содержания и безопасности автомобильных и железных дорог».

В соответствии со стратегией развития ДФО планируется модернизация и строительство предприятий по производству строительных материалов, из-

делий и конструкций путем создания территориальных инновационных кластеров, объединяющих предприятия, исследовательские лаборатории и испытательные базы.

По согласованию с Министерством строительства Хабаровского края ТОГУ, инженерно-строительный факультет и Испытательный центр строительных материалов выступают базовыми организациями для территориально-производственного кластера.

На первом этапе основные усилия научного потенциала будут направлены на разработку технологических процессов по выпуску конкурентоспособной продукции на базе экономически эффективных, экологически безопасных и ресурсосберегающих технологий, в том числе нанотехнологий, а также на реализацию инновационных проектов и технологических процессов. На втором этапе будет продолжено наращивание конкурентоспособных мощностей, развитие инженерной и транспортно-логистической инфраструктуры строящихся предприятий.

Таким образом, развитие промышленности строительных материалов и индустриального домостроения, а также инженерной и транспортно-логистической инфраструктуры ДФО, обеспечивающей доставку грузов и пассажиров во внутреннем и международном сообщениях, обеспечит занятость населения, повысит качество жизни и привлекательность проживания на Дальнем Востоке, будет способствовать развитию внутреннего и международного въездного туризма как источника пополнения местных бюджетов. При этом сформируется понимание миссии России как современного, высокотехнологичного, максимально емкого транспортного коридора между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.



Федеральная дорога Большой Невер – Якутск в период строительства железной дороги на Якутск (2006 г.)