

Исполнительный комитет
совета руководителей приграничных территорий республик Беларусь,
Российской Федерации и Украины

Секретариат Делового совета торгово-промышленных палат
белорусско-российско-украинского приграничья

КОНЦЕПЦИЯ
создания приграничной российско-украинской
интегрированной логистической системы

на 2011 – 2016 годы

Гуцало Б.П.
Доля В.К.
Кирюхин А.М.
Кислицин А.Г.
Нечаев Г.И.
Порятуй А.Ф.

Харьков
сентябрь 2010

Содержание

Введение	- 3
Актуальность	- 4
Предпосылки создания и характеристика интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья	- 6
Цели и задачи создания интегрированной логистической системы	- 9
Механизмы реализации стратегии создания интегрированной транспортно-логистической системы	- 10
Научные мероприятия	- 13
Эффективность мероприятий в рамках реализации Концепции	- 14
Пилотные проекты интегрированной системы	- 15
Законодательное, нормативно-правовое обеспечение	- 15
Финансирование работ по реализации Концепции	- 15
Условия и сроки выполнения положений Концепции	- 16
Ожидаемые результаты	- 16
Литература	- 17
Приложения	- 17
Сведения об авторах	- 17

Введение

Настоящая Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы разработана в соответствии с Программой межрегионального и приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Украиной на 2011 - 2016 годы.

Актуальность ее состоит в том, что накопленный опыт взаимодействия приграничных областей и районных административно-территориальных (муниципальных) образований российско-украинского приграничья в различных сферах сотрудничества показал необходимость системного подхода к решению совместных задач развития, особенно создания интегрированной логистической системы, что будет способствовать установлению прочных связей между транспортно-логистическими комплексами двух стран, формированию интегрированного транспортно-логистического пространства и общего рынка транспортно-логистических услуг.

Концепция интегрированной логистической системы рассматривается как главное средство для решения транзитных транспортных проблем российско-украинского приграничья.

Интегрированная логистическая система - это инновационное решение проблем транспорта, предусматривающее создание не только систем управления, но и собственно транспортных систем, в которых информационные средства связи, контроля и управления изначально встроены в транспортные средства и объекты соответствующей инфраструктуры. При этом возможности управления, на основе получаемой в реальном времени информации, в таких системах доступны не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта.

Концепция является рекомендацией для практических разработок стратегий и решений по проблемам приграничного экономического сотрудничества и трансграничного взаимодействия хозяйствующих субъектов на приграничных территориях России и Украины. Для этого в ней сформулированы основные цели и принципы создания интегрированной логистической системы, обозначены содержание и направления деятельности, приведены аргументы и обоснования для внедрения в практику работы современных, действенных форм логистики.

Логистическая система (ЛС) – это структурированная, организационно-завершенная экономическая система, состоящая из элементов–звеньев (подсистем), задачи функционирования которых объединены внутренними целями организации бизнеса и взаимосвязаны в едином процессе управления материальными и сопутствующими потоками.

Звеном логистической системы (ЗЛС) называется некоторый экономически и функционально обособленный объект, не подлежащий дальнейшей декомпозиции в рамках поставленной задачи анализа или построения логистической системы, выполняющей свою локальную цель, которая связана с определенными логистическими функциями или операциями.

В логистическую цепь (ЛЦ) входит множество звеньев логистической системы, линейно упорядоченных (оптимизированных) по материальному (информационному, финансовому) потоку с целью проектирования определенного набора логистических функций и (или) издержек.

Логистическая сеть представляет собой полное множество звеньев логистической системы, взаимосвязанных между собой по материальным и сопутствующим потокам.

Логистический цикл (функциональный цикл логистики) – интегрированная по времени совокупность функциональных циклов. Логистический цикл задает структурную основу интегрированной логистической системе.

Еврорегионы в российско-украинском приграничье рассматриваются как территориальные институты долгосрочного партнерства, наделенные новыми компетенциями сотрудничества и обладающие возможностью концентрировать различные ресурсы на наиболее важных задачах структурной модернизации приграничных регионов. Этот подход направлен на создание добавленной (стоимости) ценности территорий, непосредственно прилегающих к государственной границе.

Приграничная территория – территория административно-территориального (муниципального) образования, примыкающая к государственной границе и пролегающая вдоль нее.

Приграничный город (поселок, село) – населенный пункт, расположенный в пределах приграничной территории.

Решение изложенных в Концепции вопросов должно быть предметом специальных исследований и взаимных договоренностей, основанных на принципах законности, международных конвенциях, общих соглашениях, деклараций и положений, принятых на основе общеевропейских подходов и политик по транспорту и содержащихся в других двусторонних документах, согласованных Россией и Украиной.

Актуальность

Структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между его экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов создает возможности ускоренного территориального развития экономики и социальной сферы отдельных регионов в значительной степени благодаря географической и технологической доступности транспортных услуг.

Глобальная конкуренция, охватившая рынки товаров, услуг, капитала и другие факторы экономического роста в странах СНГ, определяет приоритетную роль транспорта в развитии устойчивых преимуществ конкретной территории с позиций ее транспортно-географического положения и транзитного потенциала.

Проведение структурных преобразований и модернизация экономики приграничных регионов, развитие на их территории новых форм предпринимательства с высокой добавленной стоимостью товаров и услуг, инновационных и инвестиционно привлекательных производств не может быть реализована без современной логистики.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность традиционного производства, развитие инновационного бизнеса и создание современной социальной сферы. При формировании региональных инновационных систем в российско-украинском приграничье появляется необходимость перехода к интеллектуальным транспортным системам, обладающих беспорными конкурентными преимуществами в условиях разноскоростных интеграционных процессов.

Развитие единой структурированной логистической системы на основе глубокой интеграции информационных и коммуникационных технологий в объекты инфраструктуры предусматривает:

- формирование единой информационно-коммуникационной сети, которая сможет работать согласованно с транспортно-логистической инфраструктурой для увеличения эффективности и надежности транспортной системы, интеграции видов транспорта и расширения возможностей потребительского выбора, а также обеспечения быстрых ответных действий на любой территории страны во время природных бедствий и техногенных катастроф;

- реальную интеграцию логистической сети обеих стран в систему трансконтинентальных Евро-Азиатских транспортных коридоров;

- предоставление перевозчикам и пользователям транспортных систем своевременной и полной информации, необходимой для контроля мультимодального перемещения груза и увеличения эффективности системы, что одновременно уменьшает необходимость в новом строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

- повышение мобильности населения на основе предоставления каждому гражданину своевременной и полной информации, необходимой для планирования и реализации своих поездок на основе свободы выбора между высококачественным мультимодальным общественным и личным транспортом, а также коллективным использованием автомобиля.

При современном развитии логистических систем остро встает вопрос о необходимости корректировки существующих международных транспортных коридоров (МТК) и создания новых.

Появились новые требования относительно системы обоснования, формирования и корректировки существующих МТК:

- к созданию и наполнению международных транспортных коридоров;
- повышению роли регионов в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков;
- формированию транспортных осей, способствующих выравниванию уровней развития регионов, их эффективной экономической специализации и диверсификации производства;
- развитию межрегиональных рынков, облагораживания структуры производства приграничных регионов;
- привлечению отечественных и, особенно, иностранных инвестиций, которые были бы привлекательны для всех потенциальных участников транзита.

Освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам требует преодоления многочисленных диспропорций в развитии транспортной системы, улучшения состояния ее материально-технической базы, применения современных технологий. Так, на железнодорожном транспорте необходима реконструкция и модернизация инфраструктуры с целью повышения скорости движения поездов; в дорожном хозяйстве необходимо строительство и реконструкция основных магистральных автомобильных дорог, а на автомобильном транспорте – совершенствование структуры парка автотранспортных средств, повышение безопасности дорожного движения и обеспечение природоохранных требований; авиационный транспорт требует основательной реконструкции аэродромов, взлетных полос и замену авиатехники.

Развитие единой структурированной логистической системы определяет в целом конкурентоспособность каждой из сопредельных стран на мировом рынке и носит стратегический характер, что уже сегодня является эффективным инновационным бизнесом, способствующим решению многих социально-экономических проблем и антикризисных мероприятий.

Концепция предполагает реализацию инвестиционных мероприятий на территории РФ и Украины, направленных на развитие международных транспортных коридоров в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг», создание крупных логистических центров на российско-украинской границе с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему.

Предпосылки создания и характеристика интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья

Международные транспортные грузопотоки пересекают Украину и Российскую Федерацию с Запада на Восток, с Севера на Юг и в обратном направлении. В пределах пограничных территорий, где грузы, транспортные средства и сопровождающие их граждане проходят процедуру обязательного пограничного, таможенного досмотра, возникает потребность в разного вида услугах. В странах с развитой экономикой это обстоятельство используют

органы государственной исполнительной власти и органы местного самоуправления. На территориях, прилегающих к границе, они создают условия, обеспечивающие формирование соответствующей потребностям транспортно-логистической инфраструктуры, что привлекает не только собственников грузов, но и многих туристов.

В Российской Федерации и в Украине сеть международных транспортных коридоров (МТК) окончательно не сформирована. Однако, дополненная системой международных железнодорожных и автомобильных магистралей, она принимает транзитные грузопотоки, которые распределяются по обширным территориям, создавая предпосылки для различных экономических и других выгод, которые необходимо использовать на государственном, региональном и местных уровнях.

Протяженность российско-украинской границы составляет 2063 км, общая площадь приграничной территории – 385,1 тыс км², в состав которой входят 10 областей – Донецкая, Луганская, Харьковская, Сумская, Черниговская (Украина) и Ростовская, Воронежская, Белгородская, Курская, Брянская (Российская Федерация). Совокупно здесь проживают около 23 млн. чел. По количеству населения российско-украинский приграничный регион один из наиболее крупных, из существующих в Европе, плотность населения составляет 59 чел. на 1 км².

Анализ факторов, обеспечивающих успешность экспортно-импортных операций, увеличение объема транзитных грузопотоков, повышение роли хозяйственно-экономических связей приграничных территорий двух сопредельных государств свидетельствует, что транспортно-логистическая составляющая может рассматриваться как основное направление в деятельности на пути преодоления последствий экономического кризиса и наращивания потенциала, обеспечивающего их выход из состояния депрессивности.

Транзитные грузопотоки, проходящие через Украину с Западной Европы, уходящие на Восток и в обратном направлении, следуют с использованием:

МТК №3 (Мостистка–Львов–Винница–Киев–Чернигов–Москва; Киев–Конотоп–Ямполь (Украина)–Сузанко (Российская Федерация)–Москва);

МТК №5 Чоп–Львов–Ровно и далее ответвление на юго-восток–Винница–Киев–Харьков–Ростов-на Дону (РФ); Днепропетровск–Дебальцево–Луганск–Изварино (Украина)–Донецк (РФ);

МТК №9 Кишинев – Одесса – Киев – Москва с использованием международных магистралей в направлении - Одесса–Винница–Киев–Сумы–Белгород (РФ); Одесса–Кировоград–Полтава–Харьков–Белгород (РФ) и здесь же ответвление – Харьков–Купянск–Валуйки (РФ); Одесса–Кировоград–Дебальцево–Червона Могила–Гуково (РФ) и Луганск–Изварино (РФ);

МТК TRASECA в пределах Украины с севера на юг, в направлении – Ягодин–Ровно–Винница–Одесса с использованием всех международных магистралей, обеспечивающих транспортировку грузов в пределы российско-украинского приграничья и далее в восточные и средизазиатские регионы;

МТК Европа-Азия в направлении – Фастов-Днепропетровск-Дебальцево - Червона Могила - Гуково (РФ).

Показательно, что железнодорожные МТК по направлению движения транспорта зачастую совпадают с направлениями автомобильных магистралей, поэтому интенсивность поездов и автомобилей, концентрируясь в пределах приграничных территорий невысокая. Основная часть железнодорожных грузов, следующих из России на Запад и в промышленные центры Украины, перевозятся транспортными средствами Донецкой и Приднепровской железных дорог в объемах 60-70 млн т-км/км в одном направлении со скоростью поездов в пределах до 120 км/час. Интенсивность автотранспортных средств – грузовых автомобилей и автобусов, участвующих в транзитных перевозках за последние годы возросла и ныне стабилизировалась в пределах 521,7 тыс. автомобилей в год. Объемы транзитных перевозок на транспорте общего пользования также стабилизировались и составляют в среднем 35 млн. тонн (95%), автотранспортом – 1,6 млн. тонн, речным и воздушным – около 0,2 млн. тонн.

Экспертные оценки, касающиеся объемов грузопотоков в рамках международных транспортных коридоров, а также внутригосударственных украинских и российских транспортно-логистических систем свидетельствуют, что имеющиеся ныне резервы (до 30% объемов транзитных перевозок) в ближайшие годы будут заполняться грузами, следующими из Китая, Казахстана и других стран Среднеазиатского континента. Этому будет способствовать и ожидаемое в ближайшие годы увеличение объема грузопотоков, поступающих в Украину и Россию через системы речных и морских портов, которые реконструированы или вновь построены на побережье Черного, Каспийского и Балтийского морей, а также в пределах речных коммуникаций – Волго-Дона, Днепра и Дуная.

Эти и другие факторы, в том числе увеличение объема поступления грузов воздушным путем будет способствовать все большему наполнению международных транзитных коридоров, что естественно увеличит нагрузку на транспортно-логистические инфраструктурные элементы внутри соседствующих стран, но особенно – в пределах их приграничных территорий. Именно это обстоятельство обязывает органы государственной власти и органы местного самоуправления модернизировать, развивать, а главное – обеспечивать взаимодействие своих национальных транспортно-логистических коммуникаций, прежде всего, в пределах российско-украинского приграничья.

Международные транспортные коридоры Украины достаточно хорошо развиты на правом берегу и менее обустроены в восточных регионах. Это уже сейчас замедляет рост объемов транзитных перевозок, особенно в направлении таких транспортных узлов как: Сумы-Курск; Харьков-Белгород; Луганск-Воронеж; Луганск-Ростов; Луганск – Волгоград, т.е. в направлении Северокавказских и Среднеазиатских регионов.

Показательно, что в настоящее время железнодорожные транспортные коридоры №3, №5, №9, а также автомобильные международные магистрали имеют возможности для увеличения объемов

перевозок в 2-3 раза. Решение этих непростых задач будет постоянно укреплять в мире авторитет России и Украины как транзитных государств и обеспечивать их социально-экономическое развитие.

Уже сейчас доходы от транзита в Украине по этой статье достигают ежегодно до 2,3 млрд. дол. США или 13% всего экспорта. Каждая тонна транзита грузов, прошедших через систему транспортно-логистических коммуникаций приносят в государственный бюджет 8-9 долларов валютных поступлений.

На российско-украинской границе сформированы разветвленные, достаточно гибкие государственные погранично-таможенные инфраструктуры.

Пересечение государственной границы гражданами, туристами, следующими из соседних государств, а также грузопотоки обеспечивают 24 международных, 14 межгосударственных пограничных пунктов пропуска и около 200 пунктов пропуска местного значения. По взаимной договоренности между пограничными и таможенными ведомствами Украины и Российской Федерации, при необходимости, могут быть открыты дополнительно 14 новых межгосударственных пограничных пунктов пропуска. Наличие значительного количества функционирующих пограничных пунктов пропуска свидетельствует о развитости транспортно-коммуникационных систем российско-украинского приграничья и имеющихся возможностях оптимизации процесса приграничного взаимодействия, особенно в рамках интегрированной логистической системы.

Цели и задачи создания интегрированной логистической системы

Интегрированная транспортно-логистическая система должна стать одним из наиболее важных способов государственной региональной политики, направленной на повышение уровня качества жизни граждан приграничных территорий, обеспечения конкурентоспособности России, Украины и их регионов на мировых рынках, внедрения инновационно-инвестиционной модели развития с одновременным повышением гармонизации нормативно-правовых и социально-экономических условий для развития промышленного, научно-технического и других видов приграничного взаимодействия, особенно в сфере производства, предоставления услуг и трансферта технологий.

На достижение основных целей Концепции направлено решение следующих задач:

- увеличение наполняемости и объема транспортных потоков;
- сокращение времени трансграничных перевозок;

- создание на основных направлениях транзитных транспортных потоков транспортно-логистических терминалов и складских комплексов с интермодальными функциями и развитой технологией переработки грузов, обеспечивающей их хранение, дальнейшую переработку, транспортировку и использование других видов транспорта в целях сокращения сроков доставки;
- совершенствование приграничной, погранично-таможенной инфраструктуры, создание условий для использования упрощенной процедуры прохождения транзитных грузов и пассажиропотоков;
- рациональное распределение транспортных средств на основных железнодорожных и автотранспортных коридорах;
- повышение транспортной доступности приграничных районов;
- быстрая реакция на требования потребителей по обе стороны границы;
- оперативная обработка и выдача информации хозяйствующим субъектам, заинтересованным в экспорте своей продукции;
- достижение высокой системной гибкости логистических звеньев;
- создание российско-украинских совместных транспортно-логистических систем, взаимодействующих в сферах производства, логистики, информации, экологии и обеспечение безопасности, минимизации внешнеэкономических, других рисков.

Механизмы реализации стратегии создания интегрированной транспортно-логистической системы

Выполнение управленческих, хозяйственных, научных, проектных работ в рамках данной Концепции, а также авторский надзор за целевыми и комплексными программами, обеспечивающими создание интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья может быть осуществлен за счет специально созданных для этих целей международных российско-украинских консорциумов, консалтинговых, других фирм и организаций.

Создание транспортно-логистической интегрированной системы, состоящей из приграничных логистических комплексов, складских таможенных терминалов, логопарков, технопарков, совместных предприятий, унифицированных производств, международных кластеров, финансовых учреждений, коммерческих, информационно-логистических, научно-образовательных, оздоровительных, туристических центров, общественных формирований, направлено на исключение из современного лексикона понятия периферийности и депрессивности приграничных территорий России и Украины.

В будущем именно такие субъекты деятельности смогут эффективно использовать структурные элементы транспортно-логистической системы приграничья, наполнять их новыми содержательными компонентами.

Совокупность субъектов, обеспечивающих функционирование транспортных коридоров, наполнение их пассажиро- и грузопотоками, представляются как элементы единого механизма транспортно-логистической системы. Такой подход определяет постепенное решение существующих социальных проблем, обеспечивает развитие производства, сокращение безработицы, недопущение потери мобильности населения, а также содействует многостороннему сотрудничеству в рамках модернизации базовых промышленных предприятий и совершенствования приграничной инфраструктуры. Географическое размещение таможенно-логистической и сопутствующей транспортной инфраструктуры предполагается осуществить в пограничных створах на основных трансграничных транспортных осях в пределах еврорегионов «Днепр», «Ярославна», «Слобожанщина» и формирующегося еврорегиона «Донбасс».

Существенный вклад в создание интегрированной транспортно-логистической системы приграничья призваны внести и «малые еврорегионы» - районные институты долгосрочного партнерства, которые будут наделены правом местной инициативы и компетенции в вопросах приграничного сотрудничества, что позволит рационально использовать различные ресурсы, в том числе в сфере подготовки и переподготовки кадров для решения задач модернизации административно-хозяйственного комплекса. Эти и другие меры позволят активизировать социально-экономическую жизнь районных образований, оптимизировать системы таможенного оформления товаров и движущихся транспортных средств.

Оптимальным вариантом расположения таможенно-логистических терминалов является их непосредственное примыкание к территории пограничных пунктов пропуска. При осуществлении этой задачи будут использованы результаты реализации в Российской Федерации новой Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе. При этом будет внедрен комплекс мер, направленных на перераспределение таможенных операций между таможенными органами как внутри стран, так и в приграничных регионах, развитие таможенно-логистической инфраструктуры преимущественно в местах, приближенных к пограничным пунктам пропуска.

В процессе реализации задач, обеспечивающих создание транспортно-логистической системы приграничья с использованием системообразующих принципов и ключевых направлений, региональной транспортно-логистической интеграции предусматривается:

- рациональная гармонизация нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг;

- техническое перевооружение транспортных систем в целях улучшения использования транспортного потенциала приграничных территорий, эффективного обслуживания экономических субъектов и местного населения.

Процесс внедрения новых достижений в сфере интегральной логистики, предусматривает развитие современных маркетинговых программ, обеспечивающих развитие приграничного бизнеса за счет:

- нового понимания и внедрения механизмов рынка и логистики как стратегического элемента в конкурентных возможностях фирм хозяйствующих субъектов и юридических лиц;
- новых перспектив интеграции между логистическими партнерами и формирования новых организационных отношений;
- радикально изменившихся технологических возможностей, в частности, внедрения гибких производств и информационно-компьютерных технологий, которые открывают новые горизонты контроля и управления во всех сферах производства, переработки, хранения и обращения продукции.

Предусматривается использование на практике лучшего опыта зарубежных фирм, в частности опыта концепции интегральной логистики JIT (just-in-time- точно в срок), TQM (Total Quality Management – всеобщее управление качеством), интегрированные системы дистрибьюции; логистической системы ISCIS (Integrated Supply Chain Information System)-интегрированной информационной сети, обслуживающей логистический канал ISCIS, который реализует интегрированную координацию логистических систем и звеньев на микро- и макроуровнях как по материальным, так и по информационным потокам с помощью онлайн-режима и сообщений в телекоммуникационных сетях.

Решения глобальных и локальных задач должны находиться в рамках общих задач логистической системы, которые предусматривают:

- разработку и совершенствование способов управления материальными потоками;
- многовариантное прогнозирование развития событий;
- стандартизацию требований к качеству логистических операций;
- выявление несбалансированности между потребностями рынка в логистических операциях и возможностями логистической системы;
- выявление центров возникновения потерь материальных и нематериальных ресурсов;
- оптимизацию технической и технологической структуры субъектов организации.

Объединение логистических операций в логистические функции, зависящие от видов используемых логистических систем или от набора функций подсистем целесообразно осуществлять в рамках единого реально действующего комплекса. Поэтому важным направлением реализации данной Концепции является оптимизация функционирующих и внедрение новых логистических систем и подсистемных звеньев.

Научные мероприятия

Создание интегрированной транспортно-логистической системы предусматривает перечень научно-исследовательских и экспериментальных работ, в том числе:

- изучение состояния вопросов, касающихся функционирования международных транспортных коридоров, существующих и потенциальных возможностей их наполнения;
- изучение проблем взаимодействия транспортно-логистических парков, таможенно-складских терминалов;
- оценка современного уровня развития услуг в сфере пассажирских и грузовых перевозок в отдельно взятом регионе, тенденций обновления транспортных средств и возможностей интеграции коммуникаций, включения их в единую логистическую систему;
- проведение маркетинговых исследований в рамках интегрированной логистической системы приграничных регионов;
- исследования и разработка теоретических основ организации и управления интегрированной логистической системой посредством создания единой информационной системы таможенно-логистических и складских терминалов;
- формирование единых научно-методологических подходов к управлению мультимодальными перевозками грузов;
- внедрение современной технологии создания информационно-логистических центров, интегрированных со всеми видами транспорта;
- внедрение прогрессивных систем навигации и мониторинга грузов, соответствующих международным требованиям;
- включение в интегрированную логистическую систему единого электронного документооборота с приданием электронным документам необходимого правового статуса.
- определение существующих и потенциальных субъектов (внутренних и внешних), взаимодействующих или желающих взаимодействовать с органами управления, существующими в российско-украинском приграничье и еврорегионами;
- определение форм и объемов транспортно-логистических услуг, основных видов производственной деятельности в пределах каждого из еврорегионов, с учетом их интересов в трансграничной хозяйственной деятельности и приграничном сотрудничестве;
- определение географии расположения и конфигурации каждого из территориальных или других образований из числа субъектов транспортно-логистической системы, готовой взаимодействовать в пределах российско-украинского приграничья;
- определение структурных особенностей возможных хозяйственных субъектов в рамках МТК, их статуса и форм юридического взаимодействия в рамках действующих еврорегионов;

- определение правового статуса организующих субъектов в Российской Федерации и Украине, их функции, форм отношений при взаимодействии с собственными подразделениями и клиентами в условиях производственной и внешнеэкономической деятельности, особенностей логистики и стратегии развития.

Эффективность мероприятий в рамках реализации Концепции

Учитывая межгосударственный, межведомственный и межрегиональный характер формирования и функционирования интегрированной транспортно-логистической системы российско-украинского приграничья, необходимо в каждой из сопредельных стран сформировать на общегосударственном уровне стратегическое понимание путей, особенностей решения задач и проблем развития приграничных регионов.

В процессе реализации Концепции, содержание, этапы, механизмы региональной политики в российском и украинском приграничье обретут новые конкретные формы, возникновение которых базируется на основе потенциально больших коммерческих выгодах и преимуществах приграничных территорий соседствующих стран, которые могут быть реализованы как за счет имеющегося исторического опыта, дружбы, прочных экономических связей, добрососедства, интеграции и кооперации производства, так и за счет использования возможностей функционирующих международных транспортных коридоров, развития соответствующей инфраструктуры, наполнения их новыми дополнительными грузо-пассажиропотоками, что соответствует задачам повышения конкурентоспособности регионов, росту индекса качества жизни населения.

Реализация задач Концепции должна обеспечить прохождение через Россию и Украину по шесть миллионов контейнеров ежегодно, что принесет в бюджеты стран до трех миллиардов долларов, из которых по полтора миллиарда долларов поступят в бюджеты приграничных областей.

При этом обеспечиваются:

- неуклонное поэтапное преодоление негативных аспектов периферийного расположения приграничных территорий по отношению к «центру» за счет активного приграничного сотрудничества и трансграничной взаимодополняемости;

- реализация экономического потенциала и инициатив органов местного самоуправления, отдельных граждан, коммерческих образований, в том числе за счет использования государственно-частного партнерства, технических, научных достижений и современной логистики;

- формирование благоприятных условий для вхождения в международные рынки российских и украинских производителей товаров, собственников транспорта, а также торгово-логистических, других фирм и учреждений, научных, творческих, туристических, спортивных организаций,

что обеспечивает расширение структуры экспорта отечественных товаров и услуг, наращивание интеграционного потенциала России и Украины, способствует продвижению отдельных регионов в общеевропейское и мировое пространство.

Создание структурированной логистической системы объектов и коммуникаций транспорта в полосе транспортных коридоров, позволит добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого использования, обеспечит максимальный уровень координации и взаимодействия различных видов транспорта, формирование в кратчайшие сроки опорной информационно-логистической сети, обслуживающей пространственное и функциональное единство транспортной системы.

Пилотные проекты интегрированной системы

На первом этапе реализации Концепции (2011 – 2013 годы) предполагается на основе государственно-частного партнерства обеспечить поддержку пилотным проектам в Луганской и Харьковской областях:

- Меловое – Чертково
- Свердловск – Гуково
- Большие Проходы (РАМЦ) – Нехотеевка (логопарк с таможенным терминалом)
- Купянск узловой (Авток-логистик).

Законодательное, нормативно-правовое обеспечение

Деятельность по оптимизации развития регионов российско-украинского приграничья с использованием положений данной Концепции базируется на системе нормативно-правовых актов и соответствующих документов Совета Европы, Европейского Союза, законов Российской Федерации, законов Украины, межгосударственных соглашений, договоров и других юридических документов.

Финансирование работ по реализации Концепции

Финансирование пилотных, а затем и целевых, комплексных проектов, инициированных субъектами государственной, хозяйственной, коммерческой деятельности в рамках Концепции интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья может осуществляться за счет средств государственного и местных бюджетов, средств венчурных фондов, инвестиций предприятий и организаций, грантовой поддержки международных организаций, средств действующих финансовых учреждений, отдельных субъектных инициаторов и индивидуальных участников.

Условия и сроки выполнения положений Концепции

Концепция создания интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья требует разработки и утверждения соответствующей стратегии и программы реализации на 2011-2016 и последующие годы.

Государственные стратегии России и Украины, благодаря предложенным целенаправленным подходам, должны стать важной и неотъемлемой составляющей инструментов эффективной реализации всех изложенных выше положений концептуально-практических задач, обеспечивающих создание интегрированной логистической системы российско-украинского приграничья.

Ожидаемые результаты

Развитие единой структурированной логистической системы на основе глубокой интеграции информационных и коммуникационных технологий в объекты инфраструктуры обеспечит:

- формирование единой информационно-коммуникационной сети, которая сможет работать согласованно с транспортно-логистической инфраструктурой для увеличения эффективности и надежности транспортной системы, взаимодействия видов транспорта и расширения возможностей потребительского выбора, а также оперативных действий во время чрезвычайных ситуаций;

- реальную интеграцию логистической сети обеих стран в систему трансконтинентальных Евро-Азиатских транспортных коридоров;

- предоставление перевозчикам и пользователям транспортных систем своевременной и полной информации, необходимой для контроля мультимодального перемещения груза и увеличения эффективности системы, что одновременно уменьшает необходимость в новом строительстве объектов транспортной инфраструктуры;

- повышение мобильности населения на основе предоставления каждому гражданину своевременной и полноценной информации, необходимой для планирования и реализации своих поездок на основе свободы выбора между высококачественным мультимодальным общественным и личным транспортом.

Реализация задач Концепции должна обеспечить прохождение через Россию и Украину до 6 000 000 контейнеров ежегодно, что принесет в бюджеты стран до 3 миллиардов долларов, из которых 1,5 миллиарда долларов поступят в бюджеты приграничных областей.

Литература:

1. Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції у 2-х томах. Луцьк, 2007.
2. Современная логистика. (7-е издание): Перевод с английского. Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Дэниэль Л. Вордлоу, Поль Р. Мэрфи – мл. Москва – Санкт-Петербург, Киев. Издательский дом «Вильямс». 2002.- 624 с.
3. Малинецкий Г.Г. Семенов В.В. Дорожное движение в контексте фундаментальных исследований. Институт прикладной математики им. М.В. Келдыша. РАН, Москва, 2007.
4. В.И. Якунин. Геополитические вызовы России: Современное транспортное измерение. – М. Ленанд. 2007.- 80 с.
5. Региональная логистика: методологические основы формирования Еврорегиона (на примере Луганской области) /Монография/ Г.И. Нечаев, Б.П. Гуцало, А.Г. Кислицин и др. Луганское изд. ВНУ им В.Даля, - 2010. - 200 с.
6. Балаченцев В. «Концепция МТК «Волга – Карпаты», журнал «Транспорт» № 4(224). 2003 г., Киев.
7. TRASECA / Трасека. Атлас транспорта и торговли. - НЕА. - 2009. - 80 с.
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект. – М. – 2008.- 183 с.
9. Ahrens G-A, Schone M. Cooperative Approaches to Integrated Cross-Border Transport Planning on a Regional Level. – Handbook. – Dresden. – 2008. - 179 p.
10. J.Gabbe, V. Malchus, Th. Stumm/ Cooperation between European Border Regions: Review and Perspectives. – Nomos. – 2008. – 137 p.

Сведения об авторах:

1. Гуцало Борис Петрович – канд. пед. наук, председатель правления «Института стратегии безопасности и развития приграничных территорий»
2. Доля Виктор Константинович – д.т.н., профессор, зав. кафедрой логистики Харьковской национальной академии городского хозяйства
3. Кирюхин Алексей Михайлович – член-корр. Академии технологических наук Украины, и.о. сопредседателя исполнительного комитета Совета руководителей приграничных областей Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины
4. Кислицин Александр Григорьевич – первый заместитель председателя Меловской районной государственной администрации
5. Нечаев Григорий Иванович – академик транспортной Академии Украины, д.т.н., декан факультета логистики Восточнукраинского национальнго университета им. Владимира Даля
6. Порятуй Алла Филипповна – директор Консалтинговой компании «Бизнес-Эксперт», руководитель Секретариата Делового совета ТПП белорусско-российско-украинского приграничья