

Автор Абдулхасан Абдулазиз Мохаммед

Научный руководитель Паньшин Борис Николаевич

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И КЛАСТЕРЫ КАК КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ИРАКА

***Аннотация:** в статье рассматриваются основные направления и подходы развития транспортно-логистической системы Республик Ирак в соответствии с национальным планом развития страны. Предложены комплексные решения совершенствования инфраструктуры транспорта путем создания транспортно-логистических центров и создания национальной цифровой логистической платформы.*

***Ключевые слова:** транспортно-логистическая система Ирака, инновационное развитие транспорта, этапы создания транспортно-логистического центра, направления создания логистических кластеров, цифровые логистические платформы.*

***Abstract:** the main directions and approaches to the development of the transport and logistics system of the Republics of Iraq are considered in accordance with the national development plan of the country. Complex solutions for improving the transport infrastructure by creating transport and logistics centers and creating a national digital logistics platform are proposed.*

***Keywords:** transport and logistics system of Iraq, innovative development of transport, stages of creating a transport and logistics center, directions for creating logistics clusters, digital logistics platforms.*

Введение

Любая цивилизация начинается с дороги. Столица древнего Ирака – город Вавилон возник на пересечении торговых потоков. А главным богатством страны в то время являлась пшеница, выращиваемая в междуречье Тигра и Еф-

рата. Главным богатством современного Ирака является нефть, которая дает основные доходы для обеспечения планов социально-экономического развития страны.

В то же время, для того чтобы диверсифицировать экономику Ирака и создать дополнительные источники дохода: от сельского хозяйства, промышленности, туризма и других отраслей, требуется ускоренное развитие транспорта, так как транспортная отрасль совместно с торговлей и логистикой является двигателем диверсификации и интегратором народного хозяйства. В свою очередь, для того, чтобы транспорт выполнил свойственную ему функцию инициатора экономического прогресса, необходимо внедрять инновации и создавать специальные условия для развития многообразия форм и инструментов государственной поддержки инноваций на транспорте, проводить научные исследования и подготовку кадров.

В настоящее время логистический бизнес движет экономика Ирака, так как без эффективной логистической отрасли в нефтяном секторе Ирака не было бы увеличения добычи нефти до более чем трех миллионов баррелей в день, а Ирак не смог бы получить более 3 млрд долларов США в месяц от доходов от экспорта нефти. Поэтому, одним из императивов стратегии социально-экономического развития в Ираке является формирование в стране современной транспортно-логистической системы.

Согласно ряду исследований под транспортно-логистической системой (ТЛС) понимается совокупность базовых объектов транспортной и логистической инфраструктуры (транспортно-складские комплексы, включая логистические центры), посредством которых осуществляется транспортировка, управление складским хозяйством и запасами, грузопереработка и упаковка грузов) и обеспечивающих подсистем: информационных, финансовых, нормативно-правовых, научно-технических, страховых, кадровых и т. д. Многочисленными исследованиями и практическим опытом доказано, что грамотно организованная логистика позволяет существенно снизить стоимость товаров для потребителя

(до 10% и выше), положительно влияет на создание новых рабочих мест в логистическом бизнесе, способствует реализации транзитного потенциала и, как следствие, повышает инвестиционную привлекательность страны. По этим причинам, развитие транспортно-логистической системы Ирака является государственным приоритетом. При этом, успешная реализация планов по развитию национальной ТЛС предполагает наличие соответствующих условий (табл. 1).

Таблица 1

Основные задачи созданию национальной ТЛС

№	Основные задачи по развитию ТЛС в Ираке
1	Высокие стандарты благосостояния должны быть обеспечены транспортной доступностью инфраструктуры, рынков, товаров и услуг
2	Социальное благополучие, справедливость и согласие возможны только при условии доступности для всех слоев населения качественных транспортных услуг
3	Экономика лидерства и инноваций может развиваться лишь при соответствующем техническом и технологическом развитии транспортно-логистического комплекса
4	Вне такого развития, развертывания общероссийской транспортно-логистической сети, исключено сбалансированное пространственное развитие страны
5	Мирохозяйственная конкурентоспособность отечественной экономики недостижима без транспортного обеспечения доступа хозяйствующих субъектов на зарубежные рынки
6	Институты экономической свободы призваны, в частности, гарантировать свободу перемещения товаров, услуг и рабочей силы

Эти условия продиктованы тем, что в ходе военных операций, которые проходили с 2014 по 2017 год, пострадала инфраструктура более трети экономики Ирака, в основном в северных и западных регионах страны. В дополнение к последствиям военных операций, наводнения, вызванные сильными сезонными дождями в Ираке, усугубили кризис. Сочетание этих двух факторов привело к внутреннему перемещению более 3,2 миллиона человек и нанесло серьезный ущерб транспортной инфраструктуре страны: и другим отраслям такой как мосты, дороги, здравоохранение, образование и т. д. Таким образом актуальна задача активировать логистический кластер для решения гуманитарных задач и предоставлении логистических услуг промышленным отраслям и сельскому хозяйству.

Исходя из этого, в Транспортной стратегии Ирака на период 2018–2022 гг. впервые главный акцент сделан именно на применение новой техники и организационные инновации в управлении транспортной отраслью. Тем самым предполагается инновационное развитие транспортно-логистической системы страны закреплено как один из приоритетов государственной политики Ирака [3].

Предполагается что, инновационное развитие ТЛС Ирака будет способствовать решению важнейших задач в сфере социального и экономического развития:

- развитие инфраструктуры ТЛС, снижения ресурсов энергопотребления на всех видах транспорта и повышение уровня безопасности перевозок;
- рост конкурентоспособности производителей на внутреннем и региональном рынках путем снижения транспортно-логистических затрат;
- обеспечению доступа национальных перевозчиков на новые рынки, реализации мероприятий по полному задействованию транзитного потенциала страны, организации надежных транспортных связей с зонами активного инвестиционного развития.

При этом функционирование ТЛС должно максимально соответствовать требованиям потребителей транспортных услуг, основные из которые включают:

- скорость доставки пассажиров и грузов;
- гарантии своевременности выполнения услуг;
- безопасность и экологичность услуг;
- приемлемую цену перевозок пассажиров и грузов;
- повышение качества обслуживания.

Решение этих задач нацелено на формирование благоприятных условий развития национальной ТЛС (смещение центра тяжести выработки управленческих решений и ответственности на уровень провинций и уровень предприятий) конкретизации применительно к стратегии и задачам развития провинций Ирака. Важное значение имеет укрепление роли частного сектора в грузовых и пассажирских перевозках. Национальный частный сектор и иностранные инвестиции

могут сыграть ключевую роль в улучшении инфраструктуры и создание скоростных магистралей, что позволит создать в Ираке новые маршруты. Частный сектор может также оказать эффективную помощь в обеспечении различных придорожных услуг.

В настоящее время Ирак нуждается в современных логистических центрах (ТЛЦ), отвечающих современным стандартам переработки грузов (высота потолков, фундамент и полы, рассчитанные на большие нагрузки, погрузочно-разгрузочные механизмы, хорошая вентиляция, подъездные пути для связи с главными автомобильными и железными дорогами, аэропортами и морским портом.

Основными цели транспортно-логистических центров состоят в следующем (табл. 2)

Таблица 2

Цели создания и развития ТЛЦ

№	Основные цели по созданию и развитию ТЛЦ
1	Высокая скорость переработки (перевалки) грузов в транспортных узлах
2	Повышение эффективности перевозок грузов при задействовании различных видов транспорта
3	Ускорение продвижения внешнеторговых грузов
4	Создание условий для диверсификации применения различных видов транспорта внедрения мультимодальных перевозок грузов
5	Повышение конкурентоспособности и объемов перевозок грузов по транспортным коридорам, проходящим по территории Ирака

В целом ТЛЦ играют ключевую роль в технологии перевоз грузов, обеспечивая привлечение грузопотоков, повышение эффективности транспортировки грузов, увеличение объемов перевозок и переработки грузов, получение на этой основе дополнительных доходов.

Достижение этих целей в конечном итоге содействует снижению затрат грузовладельцев на транспортировку грузов, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходность и устойчивость функционирования ТЛС страны, а также будет способствовать развитию экономики регионов и страны в целом и увеличению внутреннего валового продукта.

Таким образом, развитие ТЛЦ предполагает работу национальных транспортных и логистических компаний по международным стандартам (в первую очередь следования модели 3-PL), своевременно учитывать мировые тенденции развития рынка логистических услуг, глобализацию экономической активности, появление транснациональных операторов перевозок, а также постоянно возрастающие запросы потребителей.

Все это обуславливает необходимость оперативного реагирования национальных транспортных и логистических компаний на изменяющиеся условия, стремления к комплексности и постоянному повышению качества услуг. Как следствие, будет осуществляться объединение операторов различного профиля в союзы с другими логистическими операторами и преобразование их в крупные логистические провайдеры, обеспечивающие комплексность и эффективность предоставляемых услуг. Тем самым создаются условия для применения международных стандартов документооборота по перевозкам грузов, внедрение механизма «единого окна» в оформление перевозочных документов и создание цифровых логистических платформ.

В конечном итоге эти мероприятия позволят повысить качество логистических услуг в целом, будут способствовать развитию логистической инфраструктуры и переходу от оказания отдельных логистических услуг к контрактной логистике, основывающейся на аутсорсинге логистических услуг.

Кроме этого, использование международных стандартов и правил оказания транспортно-логистических услуг транспортными компаниями и производственными предприятиями позволит повысить их конкурентоспособность и надежность, необходимые для работы на динамически изменяющихся рынках. Это связано и с интегральным эффектом логистического менеджмента, нацеленного на объединение усилий транспортных подразделений предприятий с деятельностью логистических операторов в обеспечении сквозного управления основными и сопутствующими (информационными, сервисными, финансовыми) потоками в полной логистической цепи «закупка сырья и комплектующих – производство – отгрузка на склад – дистрибьюция-продажи». Это особенно важно в кризисные

периоды мировой и национальной экономик, когда логистика становится одним из инструментов антикризисного управления [6].

Соответственно, осуществляемые на государственном и местном уровне мероприятия по совершенствованию управления и развития национальной ТЛС ориентированы на минимизацию транспортных и логистических издержек предприятий и транспортных компаний. Особенно, это важно для деятельности производственных предприятий, эффективные решения которых в сфере логистики могут быть найдены не только из оценки полных затрат, но и по таким ключевым параметрам, как время выполнения логистических циклов [2]. Для этого, предприятиям нужно постоянно осуществлять выбор направлений совершенствования логистики по двум важнейшим направлениям (рис. 1).

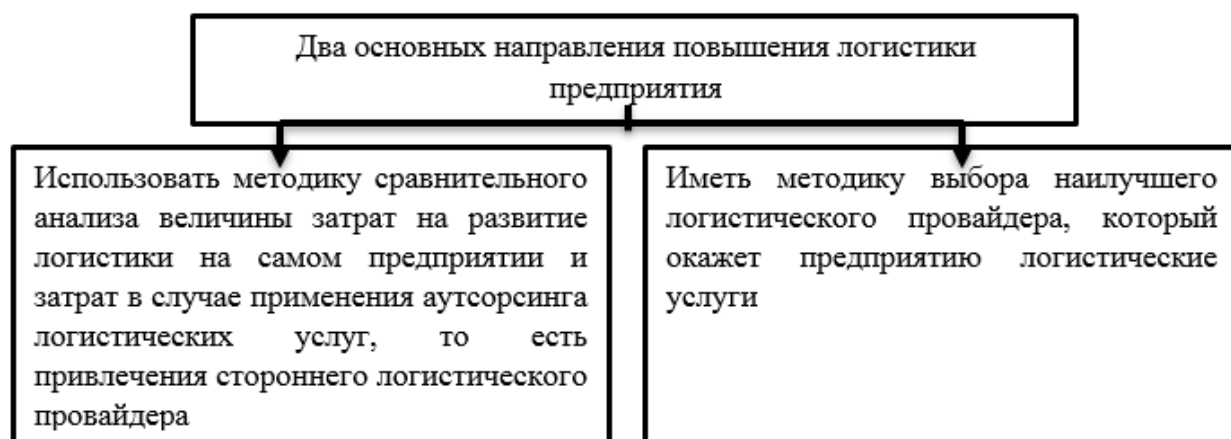


Рис. 1. Методики оценки эффективности логистического менеджмента для предприятий

Усиление роли частного сектора в сфере услуг, предполагается также путем развития в конструктивного сотрудничества в создании пунктов отдыха, что определяется в Ираке Генеральной дирекцией дорог и мостов. Это также необходимо для усиления роли государства как организатора и контролера в проектировании, создании и эксплуатации объектов придорожного сервиса на всех этапах предоставления услуг.

Средства для достижения инновационного пути развития транспорта представлены в плане развития отрасли в Ираке.

Примерный план развития инноваций в транспортной отрасли представлен на рис. 2.

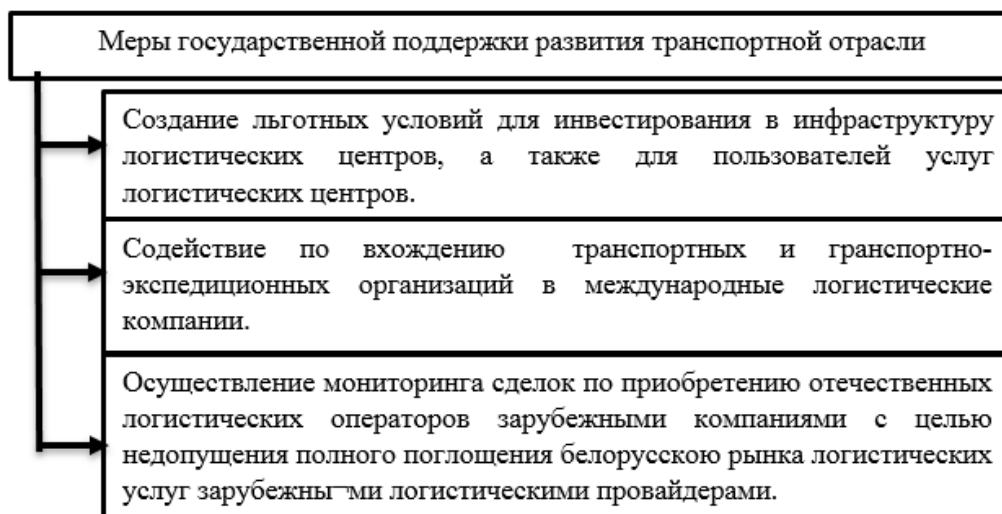


Рис. 2. Первоочередные меры государственной поддержки развития ТЛС

В основу национальной транспортной стратегии согласно плану ее реализации положен инновационный сценарий развития экономики страны. Намечены мероприятия по повышению качества, надежности и безопасности предоставления транспортно-логистических услуг и создания условий для эффективного взаимодействия производственных предприятий, перевозчиков и логистических центров. Посредством этого будут формироваться условия для внедрения инноваций на транспорте в целях повышения качества жизни населения страны.

Исходя из опыта развитых стран использование инноваций в транспортно-логистических системах позволяет достигать сокращения транспортных расходов на 7–20%; снижение затрат на погрузо-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15–30%; снижение общих логистических издержек на 12–35%; ускорению оборачиваемости материальных ресурсов на 20–40%; снижению запасов ресурсов и готовой продукции снижаются на 50–100% [4].

Особый интерес вызывают инновации международных логистических компаний, фирмы, которые должны постоянно адаптироваться к росту глобальной

конкуренции и динамики рынков, что требует внедрения в их деятельность инновационных продуктов, процессов и услуг [4].

Создание и развитие транспортно-логистических центров в Ираке как относительно нового элемента в национальной экономике требует определенного государственного содействия и совершенствования законодательной базы оказания услуг по перевозке пассажиров и грузов.

В настоящее время в национальном законодательстве Ирака еще не полностью сформирован и закреплён терминологический перечень логистики, не достаточно четко сформулированы требования к договорам предприятий с перевозчиками, а также требования к организации перевозочного процесса в целом. Наиболее актуальным является формирование правовой основы для создания и деятельности логистических центров. Здесь может быть применен опыт Беларуси по задействованию транзитного и транспортного потенциала страны.

С этой целью можно использовать Государственный стандарт Республики Беларусь «Логистический центр: требования к техническому оснащению, транспортно-экспедиционному и информационному обслуживанию», отработанные процедуры по организации документооборота в логистических центрах, страхованию грузов, а также положения, регламентирующие длительность логистических центров в части аренды земельных участков, системы налогообложения (на период создания и последующей деятельности), методик оценки окупаемости затрат в создание логистических центров.

Основными целями создания транспортно-логистических центров должны стать (рис 3).

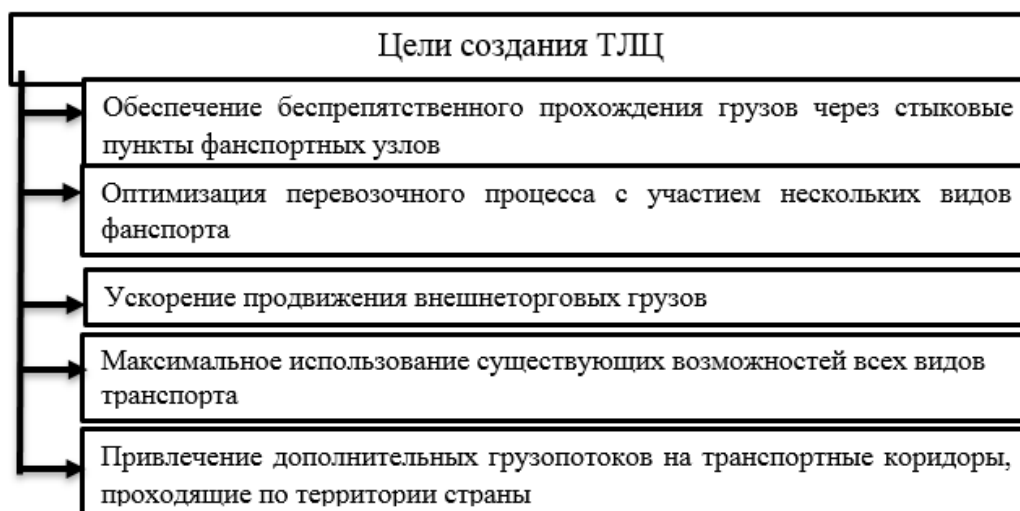


Рис. 3. Основные цели создания транспортно-логистического центра

Тем самым обуславливается не только развитие отдельных логистических операторов путем преобразования их в крупные логистические провайдеры, но и объединение операторов различного профиля в союзы как с другими логистическими операторами, так и с партнерами в различных видах экономической деятельности [2].

Для достижения баланса между транспортом и смежными отраслями создаются региональные кластеры [1; 5].

Кластерный подход способствует не только оптимизации транспортного обслуживания и повышению конкурентной способности отрасли на региональном уровне, но и создает условия для научных изысканий, развития инновационной деятельности, а также образовательной деятельности для увеличения кадрового потенциала всей инфраструктуры кластера. При этом образовательной и научно-технической деятельности ряд исследователей отводят особую роль – роль интеллектуального обеспечения функционирования кластера [1].

Алгоритм и этапы создания транспортно-логистического кластера может быть следующим (рис. 4).

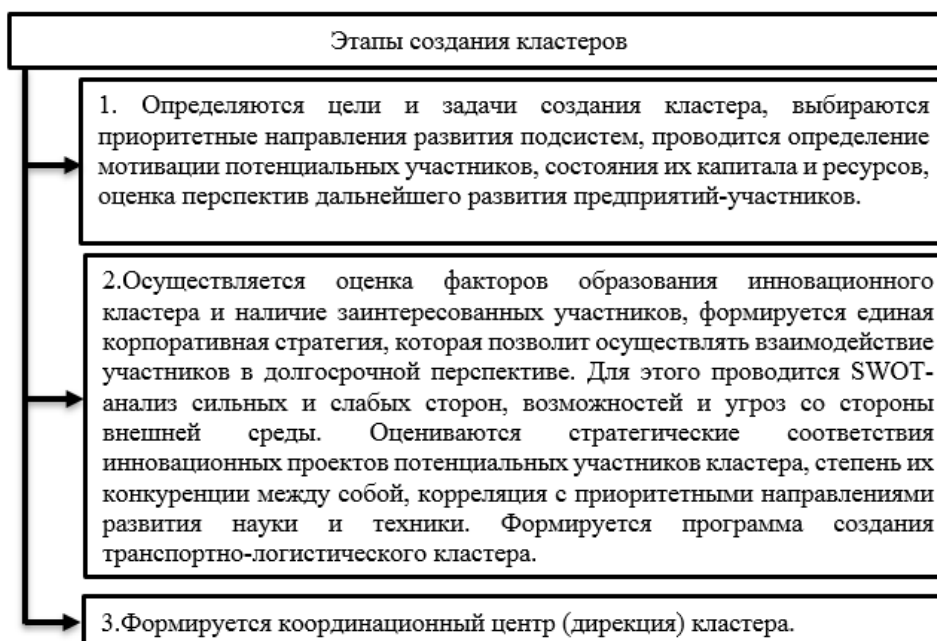


Рис. 4. Этапы создания кластеров

Как отмечают специалисты, занимающиеся теоретико-методологическими вопросами кластеризации, создание координирующей структуры должно быть инициировано властными структурами региона [5]. На этом в Ираке этапе реализуется создание кластера, для достижения целей [3]:

- завершение ранее начатых проектов (тех частей дорог и магистралей, которые связывают города);
- строительство скоростных магистралей, в частности скоростной магистрали №2, связывающей главные города и конечные отрезки дорог, Ирака с соседними странами;
- продолжение строительства вторичных полос для односторонних дорог, где достигнут максимальный уровень пропускной способности;
- расширение строительства дорог, связывающих провинции, что позволит снизить время нахождения в пути;
- увеличение объемов строительства кольцевых дорог, с помощью которых будут сокращены пробки внутри городов и снижен в городских центрах;
- продолжение воплощения остающихся этапов планов замены понтонных мостов на стационарные;

- продолжение устранения пересечений железных дорог;
- оснащение внешних дорог дополнительной разметкой, дорожными указателями и предупредительными знаками;
- защита покрытий дорог от чрезмерной нагрузки путем строительства грузовых станции для снижения предельных нагрузок;
- продолжение программ строительства сельских дорог с целью увеличения процента покрытия дорожной сетью сельских поселений и аграрных объектов для доставки сельхозпродукции города;
- направление инвестиций на поддержку деятельности по сохранению дорог и мостов и повышению их экономической и социальной роли;
- развитие грузовых железнодорожных перевозок с целью снижения процента автомобильных перевозок.

Для достижения этих целей необходимо совершенствование нормативно-правового обеспечения, в том числе:

- принять новые законы или внести изменения в существующие законы по установлению оплаты за использование главных и вспомогательных дорог и мостов, контроля веса грузовых автомобилей на существующие дороги путем установления шкалы нагрузки на ось для грузовых автомобилей;
- улучшение качества деятельности по контролю эксплуатации дорог и мостов, оснащение лабораторий необходимой оборудованием для проведения тестов дорог и автомобилей;
- использования современных технологий для восстановления и поддержки дорожной сети и обеспечение средствами для достижения успеха.

Одним из ключевых результатов проекта инновационного развития обеспечения готовности является формирование Национальной цифровой логистической платформы, которая объединит усилия сторон для выявления потенциальных узких мест и решений, планирования эффективных мер, разработки плана совместных действий и создания рабочей среды для логистики. Начиная от управления грузовыми перевозками (все виды транспорта), таможенное посредничество, включая временные разрешения на импорт и освобождение от пошлин

для нефтегазовых грузов, контрактную логистику (складирование и распределение), перевозок внутри Ирака, а также все дополнительные услуги, которые дополняют основные 3PL- решения, такие как продление документов для временного ввоза, регистрация оборудования и др.

Это позволит снизить негативные последствия обвала мировых цен на нефть и других неблагоприятных глобальных условий, включая сбои, вызванные распространением COVID-19.

Заключение

В настоящее время Ирак находится в нестабильной ситуации. Страна сталкивается с тяжелым финансовым кризисом, возникшим в результате обвала мировых цен на нефть в сочетании с постоянными политическими и социальными потрясениями. Эта ситуация усугубляется распространением COVID-19, для борьбы с которым система здравоохранения страны имеет пока еще ограниченные возможности для сдерживания и контроля. В этой связи, развитие транспортно-логистической системы является одним из ключевых факторов восстановления экономики и ее дальнейшего стабильного развития.

Несмотря на то, что логистические объекты и инфраструктура в Ираке все еще находятся на стадии разработки и в настоящее время управляются с использованием инновационного мышления, конкуренция на рынке логистических услуг растет и появляется много новых разработок организационного и технологического плана.

Ведущие национальные компании Ирака, как и международные корпорации постепенно переходят с «агентской» системы на создание собственных логистических организаций. Это обуславливает переход на развитие цифровых платформ на основе транспортно-логистических центров, как одного из важнейших направлений развития ТЛС страны.

При планировании и реализации мероприятий по развитию национальной ТЛС Ирака необходимо учитывать среднесрочные и долгосрочные перспективы применения новых технологий в транспортно-логистической деятельности, пер-

спективы цифровой трансформации экономики и общества, а также, совершенствование законодательства, заблаговременную подготовку кадров и применение современных показателей и нормативов перевозок и ведения документооборота в соответствии с международными стандартами и рекомендациями.

В целом, в развитии ТЛС, на наш взгляд, необходим комплексный подход, ориентированный на сбалансированное и взаимообусловленное внедрение технологических и организационных инноваций и учитывающий интересы всех сторон транспортно-логистического бизнеса и обеспечивающий безопасность перевозок пассажиров и товаров, что является одним из главных условий построения эффективной современной транспортно-логистической системы. Эффективная интеграция и взаимодействие всех участников грузопотоков позволит достичь синергетического эффекта в реализации различных мероприятий и объединения усилий всех участников транспортно-логистической деятельности, что будет способствовать дальнейшему восстановлению страны после войн и конфликтов, и социально-экономическому развитию Ирака.

Список литературы

1. Авдейчик О.В. Кластерный подход в формировании инновационной инфраструктуры региона / О.В. Авдейчик [и др.] // Економічний простір – 2009. – №23/1. – С. 101–108.
2. Булко О.С. Развитие логистических услуг как фактор инновационного развития Беларуси / О. С. Булко // Вестн. Полоц. гос. ун-та. Сер. Д, Экон. и юрид. науки. – 2010. – №4. – С. 154–162.
3. Национальный план развития Ирака на период 2018–2022 / М-ва Планируемая Респ. Ирак. – Багдад, 2018. – 260 с.
4. Прокофьева Т. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России / Т. Прокофьева, С. Платонов // Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2005. – №2. – С. 4.
5. Ускова Т.В. Развития региональных кластерных систем / Т.В. Ускова // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2008. – №1 (1). – С. 92–104.

6. Якубовская Т.Л. Особенности логистики в антикризисном управлении / Т.Л. Якубовская, Л.Н. Богданова // Логистические отношения в сфере транспортных процессов: материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 60-летию автотракторного факультета. – Минск: БНТУ, 2011. – С. 58–61.

Абдулхасан Абдулазиз Мохаммед – аспирант Белорусского государственного университета, Минск, Республика Беларусь

Научный руководитель **Паньшин Борис Николаевич** – д-р техн. наук, профессор Белорусского государственного университета, Минск, Республика Беларусь
