

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520»

Горельцев С. В., Полякова М.Н.

*ОАО «Институт экономики и развития транспорта», г. Москва
giprot@css-rzd.ru*

Аннотация: В работе анализируется возможность развития транспортно-логистической инфраструктуры широкой железнодорожной колеи, дается оценка развития транспортной логистики в странах СНГ, а также отдельных логистических центров в Российской Федерации..

Ключевые слова: терминально-логистические центры, международные транспортные коридоры (МТК), рейтинг стран СНГ и Балтии, уровень логистического сервиса.

DEVELOPMENT PROSPECTS TERMINAL AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE "1520 "

Goreltsev SV

"Institute of Transport Economics and Development ", Moscow
giprot@css-rzd.ru

Abstract: This paper analyzes the possibility of development of transport and logistics infrastructure broad rail gauge , assesses the development of transport logistics in the CIS countries , as well as individual logistics centers in the Russian Federation ..

Keywords: terminal and logistics centers , international transport corridors (ITC) , the rating of the CIS and Baltic countries , the level of logistics service .

В соответствии с мировым рейтингом Всемирного банка по индексу эффективности логистики (Logistics Performance Index (LPI)), страны полигона «Пространства 1520» (за исключением Финляндии) значительно отстают от передовых в логистическом отношении стран мира (Сингапур, Гонконг, Германия). В таблице 1 приведена динамика индексов LPI, ежегодно разрабатываемых на основе опросов транснациональных транспортно-экспедиторских компаний и складских операторов [1].

Согласно методике Всемирного банка в качестве основных вопросов-критериев для транснациональных логистических компаний, на основе которых разрабатывается рейтинг стран по эффективности логистики, выступают:

- эффективность таможенного и пограничного оформления;
- качество инфраструктуры транспорта и торговой дистрибуции;
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным тарифам;
- качество и компетентность/комплексность логистических услуг;
- возможность отслеживания прохождения грузов;
- своевременность доставки.

Среди недостатков применяемого подхода нельзя не отметить отсутствие учета мнения непосредственных потребителей транспортно-логистических услуг, а также - дифференциации отдельных стран в зависимости от их территориальных особенностей (географическое положение, наличие выхода к морю и т.д.).

Сомнительную достоверность мирового рейтинга по индексу LPI, строящегося на основе опросов транспортно-логистических компаний, также обуславливает тот факт, что методология не подразумевает оценок динамики:

- 1) ввода в эксплуатацию новых и модернизации имеющихся объектов железнодорожной, портовой и терминально-логистической инфраструктуры;
- 2) сокращения времени пересечения границ для идентичных товарных партий (в т.ч. с учетом протекающих процессов формирования Таможенного союза);
- 3) развития кадрового потенциала отдельных стран, и др.

При этом, несмотря на ограниченность применяемого Всемирным банком подхода, публикуемые мировые логистические рейтинги зачастую выступают для крупных грузовладельцев критерием принятия решений в пользу доминирующих на сегодняшний момент схем транспортировки с применением морского транспорта.

Повышение места стран "Пространства 1520" в мировом рейтинге, и отчасти связанная с этим трансформация полигона из периферийного в ряд передовых в обслуживании евроазиатских торгово-экономических связей, во многом определяется тенденциями развития терминально-логистической инфраструктуры на ключевых направлениях международных транспортных коридоров (МТК).

Таблица 1 Рейтинг стран СНГ и Балтии по индексу эффективности логистики

Страна	Интегральный показатель LPI (место страны)		
	2007	2010	2012
Сингапур	1	2	1
Гонгконг (Китай)	8	13	2
Финляндия	15	12	3
...
Литва	58	45	58
Эстония	47	43	65
Украина	73	102	66
Латвия	42	37	76
Казахстан	133	62	86
Беларусь	74	-	91
Россия	99	94	95
Армения	131	111	100
Азербайджан	111	89	116
Узбекистан	129	68	117
Кыргызстан	103	91	130
Молдова	106	104	132
Таджикистан	146	131	136
...
Бурунди	113	-	155

Источник: Отчет Всемирного банка Trade Logistics in the Global Economy, 2012

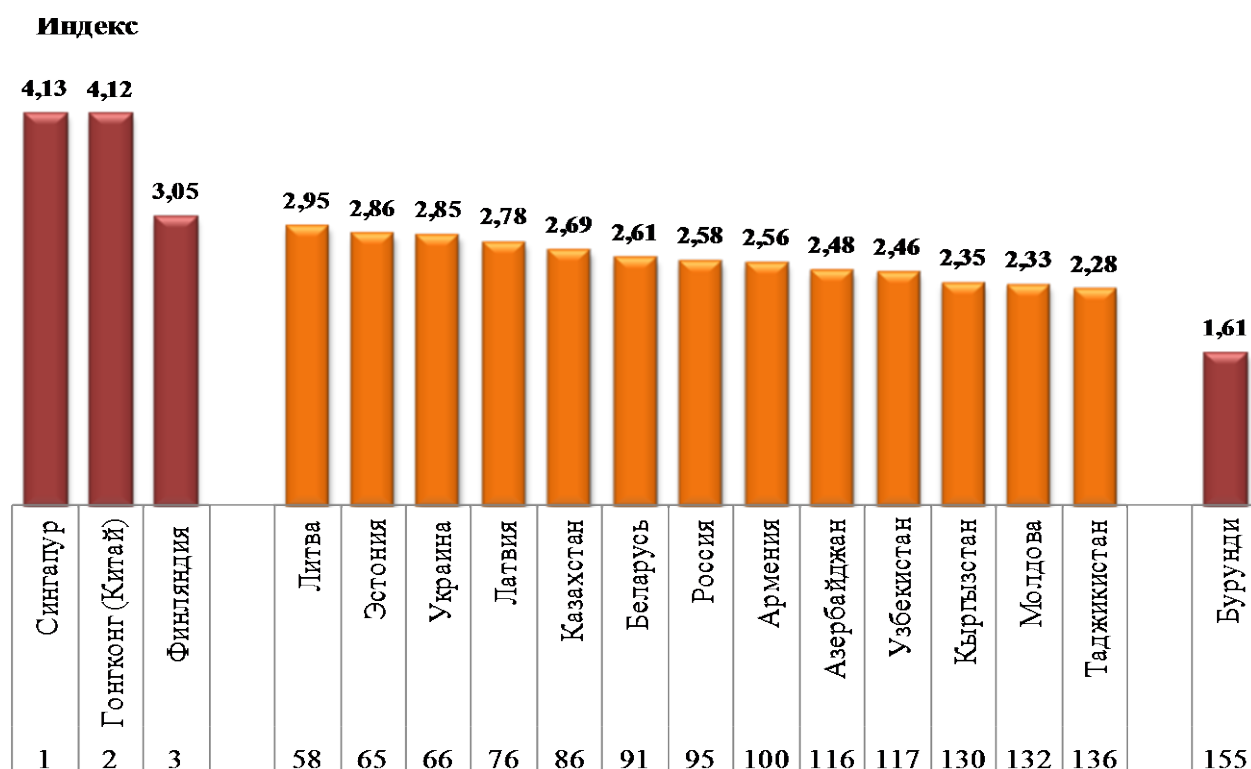


Рис. 1. Рейтинг стран СНГ и стран Балтии в мире в целом по индексу эффективности логистики (LPI).

Вместе с тем, характеризуя современное состояние терминально-логистической системы "Пространства 1520", на сегодняшний день даже для наиболее развитых в логистическом отношении государств полигона (страны Балтии и члены формируемого ЕЭП) очевидно отставание по уровню обеспеченности складскими площадями по сравнению показателями передовых стран ЕС и Азии (Сингапур, КНР, Япония).

Наибольшую часть площадей на сети полигона с шириной колеи 1520 мм составляют открытые площадки, доля крытых складских помещений является незначительной в суммарных объемах площадей объектов (в частности, для ОАО «РЖД» данный показатель составляет лишь 11%). При этом, ввиду объективного изменения экономических условий хозяйствования, структуры производства, требований к условиям хранения и доставки грузов, а также ограниченных возможностей технологического оборудования, на сегодняшний день многие из грузовых дворов являются малодейственными [2].

Недостаточный уровень развития терминально-логистической инфраструктуры приводит к большим прямым и косвенным потерям в виде упущенной выгоды, в том числе от крайне низкого уровня реализации транспортно-транзитного потенциала регионов в системе МТК.

Оказывая негативное влияние на качество логистического сервиса (сроки, ритмичность, сохранность и т.д.), данный фактор в конечном счете сдерживает развитие торгово-экономических отношений и создает негативные предпосылки по поиску грузоотправителями более благоприятных условий транспортировки.

Среди системных проблем грузовых перевозок, препятствующих развитию высококачественного логистического сервиса в странах СНГ и Балтии, наряду с характерными проблемами железнодорожной сферы (инфраструктурные ограничения и дефицит современного подвижного состава), стоит выделить [2,3]:

- 1) Отсутствие системного управления МТК на межгосударственном уровне;
- 3) Отставание логистических технологий от мирового уровня;
- 4) Институциональные ограничения в системе управления комплексными логистическими сервисами;
- 5) Недостаток финансовых ресурсов у железнодорожных администраций;
- 6) Слабая вовлеченность участников регионального рынка транспортных услуг в логистические цепочки крупнейших мировых производителей.

Отмечая современные мировые тенденции логистической сферы, для наиболее развитых в логистическом отношении стран Европы и Азии уже более 2-х десятилетий характерен переход мультимодальных терминально-логистических центров (МТЛЦ) от узкоспециализированного функционала по оказанию сугубо транспортных услуг к более "продвинутым" формам, для которых характерен процесс создания ориентированных на решение промышленных и финансово-инновационных задач производственно-индустриальных зон [4].

Инфраструктура современных зон логистического обслуживания ориентирована на консолидацию в одном месте широкого спектра внешнеторговых и внутригосударственных грузопотоков, а также максимальный охват производственных цепочек, что позволяет минимизировать время обработки товаров, а также увеличивать спектр предоставляемых клиентуре услуг.

В целом перспективы логистического развития в странах полигона, включая возможности выхода на новый уровень предлагаемого сервиса, оцениваются экспертным сообществом как весьма позитивные, чему способствует наличие таких факторов [2, 3], как:

- Развитая транспортная инфраструктура, обеспечивающая кратчайшее наземное сообщение на евроазиатском направлении;
- Выгодное географическое положение между экономическими центрами евразийского континента (ЕС, страны АТР, Ближний Восток);
- Интенсификация торгово-экономических связей вследствие активного продвижения интеграционных процессов (формирование Единого экономического пространства (далее - ЕЭП));
- Формирование специальных экономических зон на приграничных территориях;
- Активное развитие национальных рынков логистических услуг на других видах транспорта (автомобильный, водный), сопряженных с работой железных дорог.

Учитывая складывающиеся благоприятные предпосылки, открывающиеся потенциалы роста перевозок и перспективы выхода на иной качественный уровень, железнодорожными администрациями ведется целенаправленная работа (в т.ч. совместными усилиями) по следующим направлениям совершенствования логистического сервиса:

- Внедрение передовых перевозочных технологий (в первую очередь, курсирование ускоренных контейнерных и контейнерных поездов по «жестким» ниткам графика между крупными МТЛЦ - "хабами");

- Ориентация на увеличение охвата и качества комплексных транспортно-логистических услуг (создающих высокую добавленную стоимость) в различных сегментах перевозок;
- Расширение сферы предоставления «сквозных» услуг при взаимодействии железнодорожных администраций как между собой, так и с другими видами транспорта;
- Внедрение единых транспортно-таможенных технологий и интеллектуальных информационных систем на всем протяжении МТК;
- Внедрение гибких стратегий маркетинга, основанных на оценке отдельных сегментов рынка логистических услуг.

В соответствии с документами, определяющими стратегическое развитие железнодорожного транспорта полигона с шириной колеи 1520 мм, конкретные проекты в сфере развития логистики ориентированы на **формирование масштабной сети МТЛЦ**, интегрированной в систему глобальных МТК. Данный вектор развития является одним из приоритетов транспортной политики государств СНГ и Балтии, и рассматривается в качестве «прорывного проекта», который позволит странам региона подключиться к мировым научно-техническим и инновационным процессам.

В 2012 году правлением компании ОАО «РЖД» была одобрена **Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации**. В рамках документа предусматривается поэтапное строительство объектов и ввод мощностей сети ТЛЦ.

На начальном этапе будет сформирована опорная сеть, которая послужит стимулирующим фактором для вхождения потенциальных инвесторов в проекты развития терминально-логистической инфраструктуры.

При разработке Концепции специалистами ОАО «РЖД» в качестве основных критериев выбора первой очереди и второй очереди создания сети ТЛЦ на территории Российской Федерации применялись [2]:

- ❖ Размещение перспективных ТЛЦ:
 - на маршрутах, в местах пересечения МТК;
 - в крупных мультимодальных транспортных узлах;
 - в привязке к местам генерации / погашения значительных грузопотоков, в том числе, с учетом проведения мероприятий по подготовке Чемпионата мира по футболу 2018 г.;
- ❖ Степень готовности инфраструктуры (земельные ресурсы, инженерные сети и транспортные коммуникации с учетом наличия резервов пропускной способности), инвесторов, органов исполнительной власти, операторов и др. к реализации проекта;

Информация по объектам первой очереди сети ТЛЦ, а также состояние проработки и краткая характеристика проектов представлены в таблице 2.

Таблица 2 Первоочередные объекты создания ТЛЦ на сети ОАО «РЖД» [2]

№ п/п	Наименование ТЛЦ	Станция примыкания	Степень проработки
1	Белый Раст	Белый Раст	Создано ДЗО, получены технические условия на подключение к сетям инженерно-технического обеспечения, завершено строительство объектов 1-го предпускового комплекса
2	Нижний Новгород	Доскино	Разработан бизнес-план
3	Екатеринбург	Решеты	Технологический концепт
4	Казань	Вахитово	Технологический концепт
5	Волгоград	Им. М. Горького	Технологический концепт
6	Калининград	Ст. Держинская-новая	Разработан бизнес-план
7	Балтийский (ж. д. порт)	Шушары	Технологический концепт
8	Таманский (ж.д. порт)	раз. 9 км.	Технологический концепт
9	Приморский (ж.д. порт)	Угольная (также рассматривается вариант ст. Уссурийск)	Технологический концепт
10	Новосибирск	Клещиха	Разработан бизнес-план
11	Киров	Чухломинский	Технологический концепт

№ п/п	Наименование ТЛЦ	Станция примыкания	Степень проработки
12	Хабаровск	Волочаевка	Технологический концепт
13	Самара	Б.п. 1066 км	Технологический концепт
14	Уфа	Дема	Технологический концепт
15	Брянск	Брянск-Льговский	Технологический концепт
16	Улан-Удэ	Тальцы	Технологический концепт
17	Воронеж	Масловка	Технологический концепт
18	Красноярск	Красноярск-Сев.	Технологический концепт

* - объекты 1-10 относятся к опорной сети ТЛЦ

В соответствии с перечисленными критериями модель реализации проекта предполагает создание опорной сети в составе 3 железнодорожных портов и 7 крупных ТЛЦ, суммарная мощностью переработки которой составит более 70 млн т в год.

Одновременный ввод в эксплуатацию объектов опорной сети рассматривается как необходимое и достаточное условие для обеспечения инфраструктурной возможности организации сетевого бизнес-процесса и, соответственно, достижения ожидаемого «сетевого эффекта». На базе объектов опорной сети, расположенных на маршрутах и в зонах пересечения МТК, будет осуществляться координация усилий всех участников перевозочного процесса.

Основную роль в привлечении дополнительной грузовой базы на опорную сеть ТЛЦ должны взять на себя железнодорожные порты. Внедрение технологий железнодорожных портов позволит оптимизировать сроки доставки за счет накопления экспортных судовых партий (что позволит осуществлять операции "вагон - судно" без выгрузки на причал), а также - формирования отправительских маршрутов импортных и транзитных грузов.

Ближайшим планируемым к реализации является проект по строительству железнодорожного порта в районе станции Угольная Дальневосточной железной дороги. В зону его обслуживания войдут дальневосточные порты Владивосток, Находка, Зарубино, Посыет, а также сухопутные погранпереходы Гродеково - Суйфэньхэ (КНР), Махалино - Хуньчунь (КНР), Хасан - Туманган (КНДР).

Объекты новой перспективной сети МТЛЦ будут связаны между собой регулярными контейнерными поездами. Развитие технологии организации движения грузовых поездов по специализированным расписаниям является стратегически важным в рамках осуществляемой на сети ОАО «РЖД» деятельности по повышению эффективности перевозочного процесса.

В соответствии с графиком движения и планом формирования поездов на 2013/2014 гг. предусмотрено до 1409 поездов, следующих по специализированным расписаниям, что на 910 больше, чем в предыдущем графике движения. Увеличение достигнуто за счет специализированных расписаний поездов с рудно-металлургическим сырьем, наливными грузами и контейнерами. Также предусмотрены расписания для поездов с порожними вагонами, следующими в рамках существующих логистических схем.

На 2013/2014 гг. в перечень поездов включено 400 специализированных расписаний контейнерных и рефрижераторных поездов, что на 72 поезда больше, чем в графике движения на 2012/2013 гг. Рост показателя свидетельствует о повышении эффективности перевозок по критерию обеспечения гарантированной доставки в срок.

В рамках реализации программы «Программы действий по развитию железнодорожных контейнерных перевозок с использованием Транссибирской магистрали на период до 2015 года» предусматривается движение ускоренных контейнерных поездов с маршрутными скоростями до 1500 км в сутки. При этом, на данный момент технологические задачи организации проследования составов по Транссибирской магистрали практически завершены. В мае 2013 года ОАО «РЖД» запустило регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов «Трансиб за семь суток». В настоящее время проект реализован на маршруте от станции Находка-Восточная (Дальневосточная железная дорога) до станции Москва-Товарная-Павелецкая (Московская железная дорога). Общее время следования контейнерного поезда составляет 7 суток (формирование в Находке - 2 раза в неделю).

Устоявшиеся торговые и производственные цепочки с предприятиями, расположенными в КНР, формируют постоянный спрос на организацию движения контейнерных поездов на маршрутах Находка/Забайкальск – Екатеринбург – Москва – далее Европа.

Услуги ТЛЦ будут наиболее привлекательны в международном сообщении для дорогостоящих высокотехнологичных грузов, комплектующих, товаров повседневного спроса. Объем целевого рынка терминально-логистических услуг оценивается на уровне 250-300 млн т в год. В перспективе на базе

опорной сети при строительстве объектов первой и второй очереди будет создано порядка 30 ТЛЦ-спутников.

В результате реализации настоящей Концепции планируется увеличение масштабов перевозочной деятельности, снижение стоимости комплексной транспортной услуги, повышение привлекательности для сторонних инвесторов.

Среди крупных железнодорожных администраций, активно развивающих логистическую сферу, также стоит выделить деятельность казахстанских коллег АО «НК «Казахстан Темир Жолы». Компания в текущем году получила от Правительства Республики Казахстан статус национального интегрированного транслогистического оператора.

В рамках разработанного администрацией **Мастер-плана по развитию транспортно-логистической системы Республики Казахстан** [5] (далее - Мастер-план), реализуются проекты формирования интегрированной с евроазиатскими МТК логистической инфраструктуры. Одним из крупнейших проектов является создание к 2020 году СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», где в качестве базового элемента выступит Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», куда войдет крупнейший в регионе железнодорожный порт. Перспективные объемы перевозок грузов, которые будут следовать через СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» оцениваются в размере более 10 млн т. Планируемая территория компонентов СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» (мультимодальная логистическая зона, индустриальная зона и инфраструктура СЭЗ) составит более 1600 га (с учетом резервной территории - 3300 га).

В соответствии с Мастер-планом на территории Казахстана также предусмотрено создание приоритетных объектов ТЛЦ районах городов: Достык, Алматы, Актау, Астана, Уральск, Актобе и др. Проекты ориентированы на обеспечение реализации транспортно-транзитного потенциала Казахстана и развитие евроазиатских коридоров АТР – Китай – Казахстан – Европа.

Интеграционные процессы в части формирования Таможенного союза и ЕЭП, в том числе направленные на раскрытие возможностей по транзиту транспортных услуг, способствуют формированию дополнительных конкурентных преимуществ для сухопутных железнодорожных коммуникаций.

В рамках развития данного направления совместными усилиями администраций железных дорог России, Казахстана и Белоруссии ведется работа по **созданию Объединенной транспортно-логистической компании** (в июне 2012 г. проект был одобрен главами правительств государств-участников ЕЭП). Сферой деятельности новой компании станет оказание комплексных транспортно-логистических услуг по схеме "от двери до двери" в сфере грузовых интермодальных, в первую очередь, контейнерных перевозок.

Согласно прогнозам мировых экспертов, рынок контейнерных перевозок «Пространства 1520» в ближайшие 10 лет будет расти темпом около 6-8% в год, что определяет данный сегмент как наиболее доходный и перспективный на рынке транспортно-логистического обслуживания.

В качестве итогов совместной деятельности железнодорожных администраций в 2013 году по созданию ОТЛК необходимо отметить практическую направленность осуществляемой работы.

В июне 2013 г. на Петербургском международном экономическом форуме между руководителями администраций подписано Соглашение, определяющее юридический статус и форму участия в ОТЛК каждой стороны. Документом предусмотрено создание компании в форме акционерного общества, при формировании его уставного капитала на паритетной основе.

В октябре 2013 г. в ходе Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная и Восточная Азия" (г. Минск) руководителями железнодорожных администраций России, Белоруссии и Казахстана было подписано Соглашение о базовых принципах создания и деятельности ОТЛК. При этом в целях формирования единых подходов и принципов корпоративного управления проектом создан специальный проектный офис.

В рамках прошедшего в ноябре 2013 г. в Казахстане (г. Астана) Второго международного транспортно-логистического форума «Новый шелковый путь», был подписан детальный план-график мероприятий по созданию ОТЛК, где определена последовательность решений на уровне железных дорог, и правительств с тем, чтобы иметь возможность в первом квартале 2014 года начать работу создаваемой компании.

Реализация проекта будет осуществляться исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии и стандартов транспортно-логистических услуг на территории ЕЭП. Стратегические цели, основные задачи и возможности создаваемой компании приведены на рисунке 2.

Цели создания	
Обеспечение интеграции транспортных процессов внутри ЕЭП	Повышение международной конкурентоспособности стран ЕЭП на глобальном транспортном рынке
Задачи и возможности	
❖ Создание единой транспортно-логистической базы для развития хозяйственных связей внутри ЕЭП	❖ Развитие международных транспортных коридоров по территории стран ЕЭП ❖ Предложение комплексной услуги по принципу "одного окна"

Рис. 2. Стратегические цели, основные задачи и возможности создаваемой Объединенной транспортно-логистической компании

Преимуществами создаваемой компании-оператора станут возможности сетевого охвата бизнеса и наличие точек продаж в основных промышленных центрах евразийского пространства.

В рамках деятельности ОТЛК предполагается операционная интеграция терминальных мощностей и ведущих контейнерных операторов. Будет осуществлен переход на прямые расчеты с потребителями транспортных услуг за весь маршрут следования груза вне зависимости от места их оказания. Это позволит исключить необходимость оплаты провозных платежей через несколько экспедиторских компаний.

В целях реализации транзитного потенциала и повышения эффективности использования инфраструктурных активов ОТЛК в масштабе ЕЭП предстоит решить целый ряд масштабных задач:

- обеспечение гарантированного качества сквозной транспортно-логистической услуги на всем пространстве ЕЭП для грузоотправителей ЕС и КНР (гарантии сроков доставки и регулярности сервиса, унификация транспортных технологий и расчетов);
- обеспечение модернизации и развития специализированного подвижного состава и терминальной инфраструктуры в ключевых "точках входа" на пространстве колеи 1520 мм;
- оптимизация порожних пробегов и логистических схем путем комбинирования маршрутов во внутреннем и международном сообщении.

Среди дополнительных факторов, способствующих усилению роли трансконтинентальных железнодорожных коридоров, также стоит выделить:

- активное развитие центральных, северо-восточный и северо-западных провинций КНР;
- существенная доля дорогостоящих грузов в структуре товарооборота КНР - ЕС, для которых скорость доставки выступает (наравне со стоимостью) ключевым фактором при выборе логистической схемы;
- высокая загруженность транспортной инфраструктуры на юго-востоке КНР.

За счет сетевого охвата бизнеса и широкого доступа к клиентской базе появятся возможности "закольцовки" транзита на входящих в ЕЭП потоках в восточном и юго-восточном направлениях (обеспечение обратной загрузки на направлениях импорт из ЕС в ЕЭП, перевозки внутри ЕЭП), что значительно повысит конкурентоспособность евроазиатских железнодорожных перевозок.

С учетом динамичного развития западных и центральных провинций Китая, в планы железнодорожных администраций входит переориентация на создаваемую компанию до 2% Евроазиатского контейнерного транзита к 2020 году. Потенциал объемов транзитных перевозок в сообщении КНР - ЕС с участием ОТЛК оценивается экспертами уровне порядка **1 млн ДФЭ грузов**.

Другим направлением по обеспечению конкурентного позиционирования на глобальном рынке транспортных услуг для ОАО «РЖД» является расширение **современного комплексного логистического обслуживания**. В этих целях в 2012 году ОАО «РЖД» было куплено 75% акций одного из крупнейших международных логистических операторов GEFSCO S.A. у французского автомобильного концерна PSA Peugeot Citroen.

GEFSCO S.A. является ведущим европейским поставщиком интегрированных логистических услуг уровня 4PL/3PL и входит в 10-ку крупнейших европейских компаний. Структура ориентирована на

максимальное удовлетворение потребностей клиентуры за счет предоставления комплексных логистических решений.

В настоящее время услуги компаний-интеграторов являются широко востребованными крупными промышленными компаниями стран Европы. Данные тенденции получают все большее распространение в России и в целом на "Пространстве 1520".

Включение GEFCO S.A. в периметр консолидации ОАО «РЖД» позволит получить в распоряжение компании инновационные логистические технологии и существенно увеличить транзитные перевозки по территории России. Взаимная интеграция компаний будет способствовать популяризации бренда ОАО «РЖД» в Европе, и обеспечению поддержки международных проектов компании во всех странах присутствия европейского 4PL/3PL провайдера.

Выводы

Обладание современными логистическими технологиями позволит администрациям ликвидировать отставание в линейке предоставляемых услуг, и откроет возможности участия в транспортно-логистических схемах мировых производителей. Это особенно важно в области развития транзитных перевозок с точки зрения решения задачи повышения глобальной конкурентоспособности железных дорог «Пространства 1520».

Осуществляемая в настоящее время целенаправленная деятельность крупнейших железнодорожных администраций ЕЭП по повышению уровня логистического сервиса, связанная с формированием терминально-логистической инфраструктуры в увязке с развитием магистральной инфраструктуры железных дорог, во многом определит место и роль региона в евроазиатской транспортной системе на ближайшие десятилетия.

Использованная литература

1. Мировой рейтинг Всемирного банка по индексу эффективности логистики // интернет ресурс - <http://lpi.worldbank.org/international/global>.
2. Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации, одобренной на заседании правления ОАО «РЖД» от 02.04.2012 №7. - 79 с.
3. Программа развития терминально-складского комплекса ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года, одобренная на заседании НТС ОАО «РЖД» от 21.11.2013 - 199 с.
4. *Жуманиязов Н.* Мировая практика создания мультимодальных логистических центров и возможности ее применения в условиях Центральной Азии // интернет ресурс - <http://www.cps.uz>.
5. Перечень приоритетных инвестиционных проектов по созданию и развитию объектов транспортной инфраструктуры транспортных маршрутов ЕврАзЭС с горизонтом реализации до 2030 года (по итогам 23-го заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС).