

РАЗДЕЛ IV

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 332.1

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

П. А. Бензенко

ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск.

Аннотация. В данной статье рассматривается проблема формирования логистических центров на территории Российской Федерации. Показываются услуги, оказываемые логистическими центрами и их деление на категории в зависимости от выполняемых задач и функций. Обозначается круг субъектов заинтересованных в создании и функционировании региональных логистических центров. Описываются выгоды, которые получают государственные органы от внедрения логистических центров на территории Российской Федерации. Рассматриваются бизнес структуры с позиции их отношения к финансированию строительства региональных логистических центров и возможности их использования.

Ключевые слова: региональный логистический центр, цепи поставок, автомобильный транспорт, мультимодальные коридоры, провайдер.

Введение

В европейской части России, в последние годы, созданы и работают крупные негосударственные центры управления транспортной инфраструктурой. Активно функционируют такие группы как М-транс, Global Trans и другие, которым принадлежат значительные доли в портовом, железнодорожном, строительном и терминальном бизнесе. Крупные частные холдинги монополизируют рынок многих регионов России [1] и не могут заменить логистический центр, контролируемый местной властью и потребителями транспортных услуг региона. Развитие сети логистических центров становится особенно актуально в период санкционного противостояния России.

Становление логистических центров на территории России

Для обеспечения товарной и продуктовой безопасности необходимо иначе взглянуть на распределение товарно-материальных потоков и возможное изменение цепей поставок. Участники управления цепями поставок обеспечивают следующие основные функции: контроль эффективности и планирование функционирования цепи; обоснование и выбор уровня взаимодействия потоков и видов деятельности в составе цепи; формирование организационной

структуры управления цепью поставок; создание инфраструктуры коммуникации и информации, обеспечивающей в режиме реального времени доступ участников цепи к информации; выбор структуры источников снабжения, производства и дистрибуции в цепи поставок; распределение полномочий среди участников цепи поставок и наделение ими участника, разрабатывающего общую стратегию и контролирующего её соблюдение.

Учитывая размер территории нашей страны и значительные расходы на перемещение товароматериальных ценностей (ТМЦ) особым образом встает вопрос развития логистических сетей. Логистическая сеть - это множество элементов логистической системы, взаимосвязанных между собой по материальным и сопутствующим им информационным и финансовым потокам. Логистическая система, в свою очередь, это сложная организационно-завершенная экономическая система, которая состоит из элементов (подсистем), взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими потоками, причем задачи функционирования этих звеньев объединены внутренними целями и (или) внешними целями.

Региональная логистическая система выполняет следующие основные функции: поиск поставщиков и покупателей на конкурентной основе, маршрутизация перевозок, информационно-компьютерная поддержка процессов товародвижения; оптимизация видов и типоразмеров тары и упаковки, содействие контейнеризации перевозок, освоению новых технологий упаковки, сортировки, хранения, погрузки и разгрузки товаров; выбор эффективного вида транспорта, структуры подвижного состава, развитие мультимодальных перевозок, координация работы различных видов транспорта; создание современных автоматизированных терминалов, транспортно-складских комплексов, баз и складов общего пользования, их рациональное размещение в распределительных сетях; транспортно-экспедиционное обслуживание потребителей, компьютеризация управления запасами фирм и в распределительных сетях, рационализация связей экспортёров и импортёров с таможенными и другими государственными службами; рационализация финансовых отношений между предприятиями, логистическими посредниками, налоговыми органами; имитационное моделирование товароматериальных, информационных и финансовых потоков [2].

В последние годы все чаще говорят о необходимости создания сети региональных логистических центров. Логистические центры, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в обслуживании клиентов и управлении логистикой. По своей сути логистический центр - это совокупность участников процесса товародвижения: экспедиторов, поставщиков услуг, логистических операторов с оптимально удобным расположением на территории региона. Концентрация на одной территории отдельных, экономически не зависящих субъектов сопровождается эффектом синергии ресурсов и образованием так называемого логистического кластера. При этом синергетический эффект проявляется в совместном использовании разнообразных погрузочно-разгрузочных механизмов, подъёмно-транспортного оборудования, консолидации отправок в одном направлении от разных поставщиков, совместной закупочной деятельности и т.д. [3]. На территории логистического центра могут быть организованы услуги:

складские; перевалка и хранение контейнеров всех видов; транспортные; кросс-докинг; охраняемая стоянка; таможенные; консультации по вопросам ВЭД; управление запасами и товаропотоками заказчика; информационные; сервисные; посты и парки автомобильного транспорта, привлечены экспедиционные фирмы, финансовые организации, созданы торговые объекты, информационные центры, охранные агентства, построены мотели и рестораны, т.е. возможно наличие большого числа мелких компаний и фирм, осуществляющих специализированные услуги [4].

В настоящее время на территории Германии насчитывается более 50 логистических центров разного уровня, что составляет 90% покрытия всей территории [5]. Благодаря этому все грузопотоки движутся от одного логистического центра к другому, что позволяет использовать новейшие технологии грузопереработки и оптимизировать затраты в цепи поставок.

В зависимости от выполняемых задач и функций логистические центры можно разделить на следующие категории: международные логистические центры; региональные логистические центры распределения; локальные логистические центры распределения; логистические торгово-распределительные центры; центры логистических услуг.

Международные логистические центры выполняют функции транспортных ворот страны, обеспечивая максимально комфортное прохождение товаропотока через государственную границу. Региональный логистический центр выступает как элемент системы в виде координирующего органа, обеспечивающего решение задач по привлечению товаропотока в регион, формированию эффективных логистических цепей, распределению грузопотоков в зависимости от пропускной способности транспортной инфраструктуры региона и провозной способности различных видов транспорта. Таким образом, региональные логистические центры создаются в целях: комплектации и перевалки грузов с одного вида транспорта на другой; повышения конкурентоспособности малых и средних предприятий; уменьшения транспортной нагрузки на городские улицы; более рационального использования территорий, что позволяет увеличить количество новых рабочих мест, повысить инвестиционную привлекательность региона [6].

Формирование транспортно-логистических центров

Субъекты, заинтересованные в функционировании региональных транспортно-логистических центров: государственные структуры федерального уровня; администрации субъектов Российской Федерации; бизнес структуры.

В создании региональных транспортно-логистических центров крайне заинтересовано государство, которое должно получить свои выгоды [7]:

- снижение доли совокупных народно-хозяйственных затрат на продвижение грузов и товаров в структуре ВВП на 5-10%;
- снижение уровня инфляции за счет снижения логистических затрат;
- повышение инвестиционной привлекательности проектов по размещению производств на территории России;
- создание эффективного современного логистического механизма, который с минимальными затратами обеспечит в масштабах экономики страны: комплексную логистику снабжения центров производства; оптимизацию складских запасов и высвобождение «замороженных» финансовых ресурсов; комплексную логистику распределения товаров от центров производства к центрам потребления (в том числе импортных товаров);
- качественное повышение эффективности функционирования потребительских рынков, повышение доступности товаров за счет снижения потребительских цен, повышение качества и уровня жизни населения;
- снижение стоимости продвижения товаров от центров производства к потребителям, сокращение (поэтапное «отмирание») непроизводительных посредников.

Проблема организации эффективного взаимодействия крупных предприятий, средних и малых, успешного участия последних в реструктуризации ряда отраслей экономики становится по мере развития рыночных отношений все более актуальной. Необходимость налаживания эффективного партнерства этих субъектов хозяйствования вызвана особенностями современного этапа развития мировой и отечественных экономик: глобализацией хозяйственных систем, возрастающей открытостью рынков, ограниченностью ресурсов, внедрением информационных технологий. Данные обстоятельства создают предпосылки и одновременно требуют качественно нового уровня адаптивности предпринимательства к быстрым изменениям рынка. Именно

партнерские отношения способствуют активизации потенциала бизнеса, его встраиванию в конкурентную среду, как путем реализации стратегий интеграции, так и путем формирования предпринимательских сетей. Государство и предпринимательство как партнеры понимают, что экономика в данный момент не может обойтись без них в решении совместных вопросов, которые возникают из текущей практики экономической и общественной жизни [8].

Положительным эффектом для субъектов Российской Федерации, при создании региональных логистических центров, станут налоговые платежи в бюджет, создание новых рабочих мест, приход и развитие в регионах крупных российских и международных производственных и торговых компаний.

Кроме того, строительство логистических комплексов, обслуживающих потребности крупных города [9], позволит: разгрузить городскую уличную сеть за счет сокращения или полного запрета въезда в город большегрузных автомобилей; повысить эффективность использования подвижного состава и производительность работы автомобильного транспорта за счет подгруппировки на складах мелких отправок по направлениям и последующего вывоза их большегрузными автомобилями; улучшить экологическую обстановку в городе за счет уменьшения общего количества вредных выбросов в атмосферу автомобильными двигателями и повысит безопасность движения на основе рационализации перевозок грузов в пределах территории города; рационализировать использование земельного фонда города на основе высвобождения земельных участков под складскими площадями промышленных предприятий за счет передачи (полностью или частично) складских функций на близлежащие логистические комплексы; улучшить условия труда водителей и работу подвижного состава за счет оснащения логистических комплексов гостиницами, пунктами питания, площадками для стоянки автотранспорта, зонами технического обслуживания и ремонта подвижного состава и контейнеров; снизить грузонапряженность железнодорожных станций, находящихся в черте города, за счет организации перевозок в смешанном сообщении с пунктами перевалки грузов на автомобильно-железнодорожных терминалах, сооружаемых в пригороде; улучшить организацию и значительно увеличить объем перевозок

грузов в международном сообщении на основе расширения рынка транспортно-экспедиционных услуг за счет подключения к нему развитых стран, в которых применение транспортных логистических технологий нашло повсеместное применение.

Немаловажным вопросом региональных властей является оценка способности территориальной транспортной системы обеспечить пропуск (настоящий и прогнозируемый) внешнеторговых грузопотоков по мультимодальным коридорам в соответствии с международными стандартами. Внешнеторговые рынки определяют географию мультимодальных перевозок прежде всего через морские торговые порты на западе и востоке страны. В настоящее время возрастает влияние таможенных переходов на границе с Китаем (в том числе и через Казахстан) и вывод грузопотока к логистическим центрам на Транссибирской магистрали, т.е. создание транспортно-логистических систем. Это обуславливает устойчивый интерес властных структур к созданию транспортно-логистических центров, развитию складских площадей, терминальных комплексов и грузо-распределительных центров. В этой же цепи находятся проблемы развития и других крупных транспортных узлов тяготеющих к Транссибирской магистрали.

На региональном уровне проблема оптимизации грузового потока все чаще рассматривается как организационная [10], для решения которой необходимо: согласование и координация стратегического и тактического планирования и управления с органами исполнительной власти; координация функционирования всех участников процесса товаро- и грузодвижения на основе концепции логистической интеграции и управления работой транспортных узлов; развитие транспортной инфраструктуры на основе создания в узлах сети мультимодальных, терминальных комплексов многоцелевого назначения.

Нормальное функционирование региональных транспортно-логистических центров невозможно само по себе без создания эффективной транспортно-логистической системы. Оценка эффективности и социально-экономических последствий от реализации комплекса программных мероприятий, направленных на формирование и развитие региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) включает [11]: определение финансовой реализуемости инвестиционных проектов создания логистической

инфраструктуры в рамках программы формирования РТЛС; привлечение отечественных и зарубежных инвесторов с целью обеспечения финансирования проектов программы; оценку целесообразности с позиции коммерческой эффективности участия в реализации программы хозяйствующих субъектов; принятие решений о государственной поддержке и обеспечении условий наибольшего благоприятствования участникам реализации программы; оценку социально-экономических последствий от реализации программы на региональном и общероссийском уровне; определение разумной этапности реализации программы и разработка механизма управления ее реализацией.

Государственные структуры федерального уровня изложили свои приоритеты формирования логистической сети и логистических центров в транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года [12]. Стратегия определила перечень ключевых регионов (опорных точек) транспортной сети, которые являются приоритетными для государства. Именно в этих регионах возможно федеральное софинансирование для создания и развития международных логистических центров. Финансирование региональных и тем более локальных логистических центров не предусмотрено транспортной стратегией России до 2030 года. Развитие и финансирование региональных логистических центров возложено на власти субъектов регионов и бизнес.

Потенциальными потребителями услуг региональных транспортно-логистических центров являются: администрации субъектов РФ; крупные предприятия и государственные холдинги; бывшие крупные государственные предприятия Советского Союза, преобразованные в ходе приватизации в акционерные общества; бизнес структуры с участием иностранного капитала; логистические провайдеры: ритейлеры и торговые сети; мелкие и средние предприниматели.

Финансирование организации и строительства, региональных транспортно-логистических центров за счет субъектов РФ крайне затруднительно в силу несовершенства законодательной базы и слабых бюджетов большинства регионов РФ.

Крупные государственные предприятия и холдинги не заинтересованы в финансировании строительства РТЛЦ по

следующим причинам: РТЛЦ не являются профильными активами; как правило, они имеют в наличии свои технологические складские комплексы, транспортные подразделения и штат персонала, отлаженные и стабильные транспортные и технологические связи с партнерами; нет заинтересованности во внедрении новых методов управления.

Крупные частные акционерные общества можно разделить на две группы: предприятия добывающей и нефтегазовой сферы (эти предприятия не готовы вкладывать деньги в строительство РТЛЦ по тем же причинам, что и государственные холдинги); прочие крупные предприятия (имеют территории, складские помещения и подъездные пути, доставшиеся в наследство от бывшего советского предприятия; происходит эксплуатация имеющегося имущества; отсутствие свободных финансовых возможностей).

Бизнес структуры с участием иностранного капитала занимающиеся строительством и эксплуатацией складских терминалов готовы вкладывать деньги в РТЛЦ, но существует ряд ограничений: финансирование строительства РТЛЦ, прежде всего, осуществляется в точках с максимальным грузопотоком, а это все те же транспортные узлы, представленные в транспортной стратегии РФ до 2030 года; санкции введенные против России; замедление Российской экономики, и как следствие снижение отдачи от вложенных денег.

Логистические провайдеры активно работают в Российской Федерации. Основными точками приложения их усилий являются портовые города, Москва и Санкт-Петербург, крупные города европейской части России, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск. Города с меньшим грузопотоком интересны провайдерам значительно в меньшей степени. В таких городах провайдеры имеют небольшие складские помещения, как правило класса С, небольшой штат сотрудников и оказывают услуги на уровне 2PL. Строительство РТЛЦ в таких регионах пока не входит в планы иностранных логистических провайдеров.

Основной бизнес ритейлеров, это розничная торговля. Ритейлеры заинтересованы в активном использовании РТЛЦ в своей работе, то вкладывать в их создание дополнительные денежные средства не готовы, т.к. это не профильные активы. Ритейлеры организуют крупные региональные представительства со складами (например, для Сибири в городе

Новосибирск), а за тем распределяют потоки по соседним городам (например в Омск), где производится промежуточное хранение и подсортировка.

Мелкие и средние предприниматели (производители и продавцы) одни из самых заинтересованных лиц в строительстве РТЛЦ. Все денежные средства таких предпринимателей находятся в обороте, за счет которого и происходит жизнедеятельность фирмы. Они ничтожно малы для финансовых вложений в организацию РТЛЦ. Не маловажным аспектом является и недоверие в среде бизнеса. Невозможность прямого управления вложенными активами, влечет за собой нежелание объединяться ради возможного эффекта.

Заключение

Именно органы государственной власти разных уровней больше других заинтересованы в создании и развитии РТЛЦ в силу причин изложенных выше. Формирование сети логистических центров позволит приблизить самые дальние регионы и страны, за счет значительного сокращения транспортных расходов. Кроме того, логистические центры способствуют продвижению зарубежных товаров на местные рынки, а местным товарам позволяют проникать в другие регионы и страны. Строительство подобных объектов способствует не только созданию новых рабочих мест, но и притоку инвестиций в регион, поскольку инвесторы положительно оценивают уже существующую логистическую инфраструктуру.

Библиографический список

1. Демьянович, И.В. Концепция устойчивого развития и менеджмент качества транспортного холдинга / И.В. Демьянович // Проблемы современной экономики. – 2011. – № 1. – С. 54-55.
2. Кельбах, С.В. Формирование комплексной системы управления и регулирования транспортной инфраструктуры региона / С.В. Кельбах // Проблемы современной экономики. – 2014. – № 2. – С. 50-52.
3. Евтодиева, Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды / Т.Е. Евтодиева // Экономика и управление. – 2011. – № 4. – С. 77-79.
4. Аникин, Б.А. Основы логистики / Б.А. Аникин, Т.А. Родкиной // Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. – М.: Проспект, 2011. – с. 608.
5. Герхард Персдорф Технологии и управление в логистике / Герхард Персдорф // Опыт Германии: материалы Российско-Германского семинара. – Киров, 2010. 8 октября. – С.124-137.

6 Коновалова, Т.В. Система оценки эффективности функционирования транспортно-логистического центра / Т.В. Коновалова, М.А. Науменко // Транспорт. Наука, техника, управление. – 2012. – № 3. – С. 62 – 65.

7. Золотова, А.М. Интеграционные тенденции развития региональной логистики / А.М. Золотова // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2010. – №3. – С. 201-211.

8. Хаиров, Б.Г. Становление партнерско-паритетных отношений между государством и предпринимательством / Б.Г. Хаиров, С.М. Хаирова // Сибирский торгово-экономический журнал. – 2007. – № 6. – С. 144-147.

9. Горяинов, А. В. "Logistics-GR" - авторский проект в сфере логистики. Принципы формирования и развития терминальных систем. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logistics-gr.com>

10. Секачев И. Связанные одной цепью / И. Секачев [Электронный ресурс] // Мир финансов. Капитал. Инвестиции. Технологии. – 2010. – № 2 (105). – Режим доступа: <http://www.world.com>

11. Хаирова, С.М. Выбор концепций логистики транспортными системами России при формировании опорных сетей и интеграции услуг / С.М. Хаирова // Вестник Саратовского государственного технического университета: Научно-технический журнал. – 2014. – №1 (74). – С. 217-223.

12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

FORMATION AND DEVELOPMENT OF REGIONAL LOGISTIC CENTRES

P. A. Benzenko

Abstract. This article dwells upon the problem of forming logistic centres on the territory of the Russian Federation. There are considered services provided by logistic centers. Logistic centers are divided into categories depending on their tasks and functions. There is denoted a circle of subjects interested in the creation and functioning regional logistic centres. There are described benefits receiving by state structures from introducing logistic centres on the territory of the Russian Federation. The business structures rea considered in terms of attitude to possible funding for the construction of regional logistic centres and their usage.

Keywords: logistic centre, supply chains, automobile transport, multimodal, provider.

References

1. Demyanovich I. V. Konceptcija ustojchivogo razvitija i menedzhment kachestva transportnogo holdinga [Conception of steady development and quality management of transport holding company]. *Problemy sovremennoj jekonomiki*, 2011, no 1. Pp. 54-55

2. Kelbakh S.V. Formirovanie kompleksnoj sistemy upravlenija i regulirovanija transportnoj infrastruktury regiona [Forming the complex system of control and regulation of regional transport infrastructure]. *Problemy sovremennoj jekonomiki*, 2014, no 2. Pp. 50-52.

3. Evtodieva T.E. Logisticheskie klasteri: sushhnost' i vidy [Logistic clusters: essence and types. *Ekonomika i upravlenie*. *Jekonomika i upravlenie*, 2011, no 4. pp. 77-79.

4. Anikin B.A., Rodkinoy T.A. Osnovy logistiki [Logistics and supply sequence management]. *Logistika i upravlenie cepjami postavok. Teorija i praktika*, Moscow, Prospekt, 2011. Pp.

5. Gerhard Persdorf Tehnologii i upravlenie v logistike [Technologies and management in logistics. Germany's experience]. *Opyt Germanii: materialy Rossijsko-Germanskogo seminar*, Kirov, 2010. 8 oktjabrja. pp.124-137.

6 Konovalova T.V., Naumenko M.A. Sistema ocenki jeffektivnosti funkcionirovanija transportno-logisticheskogo centra [System for assessing operating benefit of transport and logistic center]. *Transport. Nauka, tehnika*, 2012, no 3. pp. 62 – 65.

7. Zolotova A.M. Integracionnye tendencii razvitija regional'noj logistiki [Integrational tendencies of regional logistic's development]. *RISK: resursy, informacija, snabzhenie, konkurencija*, 2010, no 3. pp. 201-211.

8. Goryainov A. V. *Logistics-GR" - avtorskij projekt v sfere logistiki. Principy formirovanija i razvitija terminal'nyh system* [Principles of forming and developing terminal systems. Logistics-GR]. Available at: <http://www.logistics-gr.com> (accessed 10.01.2015).

9. Sekachev I. Svjazannye odnoj cep'ju [Bound by one chain]. *Mir finansov. Kapital. Investicii. Tehnologii.*, 2010, no 2 (105). Available at: <http://www.world.com>

10. Hairnova S. M. Vybora koncepcij logistiki transportnymi sistemami Rossii pri formirovanii opornyh setej i integracii uslug [Selection of logistics' concepts of Russian transport systems at forming core networks and integration of services]. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta: Nauchno-tehničeskij zhurnal*, 2014, no 1 (74).pp. 217-223.

11. Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda № 1734-r. [Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Approved by the Federal Government on November 22, 2008 no 1734].

Бензенко Павел Анатольевич (Россия, Омск) – аспирант ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, email: asp9995@ya.ru).

Benzenko Pavel Anatolievich (Omsk, Russian Federation) – graduate student of the Siberian State Automobile and Highway Academy "SibADI", Omsk, Russia (644080, 5 Mira st., Omsk, Russian Federation, e-mail: asp9995@ya.ru)