

10.5. РЕГИОНАЛЬНЫЕ КЛАСТЕРНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ КАК ОРИЕНТИРЫ ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕТИ ТЕРМИНАЛЬНО- ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Стороженко С.С., к.т.н., докторант кафедры
систем технологий и товароведения

*Санкт-Петербургский государственный
экономический университет*

В статье рассматриваются императивы обоснования конфигурации объектов терминально-логистической инфраструктуры. Раскрывается специфика федеральных, региональных и предпринимательских кластерных инициатив в этой сфере. Характеризуются требования к обеспечению эффективности терминально-логистических центров. Аргументируется необходимость их интеграции в региональные кластеры.

Формирование современной отечественной терминально-логистической инфраструктуры является одной из главных целевых установок, которые сформулированы в национальной концепции транспортной стратегии [4]. Выполнение этого требования предполагает развитие морской портовой инфраструктуры и построение опорной сети терминально-логистических центров (ТЛЦ) на всей территории страны. Потребность в этих шагах объясняется достаточно просто. Морские порты являются форпостами логистической инфраструктуры страны. Однако их пропускная способность, которая во многом является производной от логистических мощностей морских терминалов, априори не рассчитана на современные нагрузки, обусловленные высокой интенсивностью экспортно-импортных грузопотоков, что объективно делает такие порты узким местом в международных цепях поставок. Эта ситуация создает препятствия на пути вхождения РФ в мирохозяйственные связи, что не отвечает императивам обеспечения ее экономической безопасности. Отсутствие современной сети ТЛЦ с одной стороны не позволяет ускорить доставку грузов в смешанных перевозках, а с другой стороны препятствует интенсификации контейнеризации перевозок. Кроме того, оно сдерживает развитие отечественной товаропроводящей сети, степень которой покрытия территории Российской Федерации не отвечает современным требованиям, предъявляемым к логистической инфраструктуре товарных рынков.

Ключевым моментом развития сети ТЛЦ является технико-экономическое обоснование спецификации их пространственного размещения. Причем оно должно производиться с учетом федеральных, региональных и предпринимательских кластерных инициатив, которые различным образом связаны с построением морских и «сухопутных» ТЛЦ.

Морские порты напрямую связаны с реализацией экспортно-импортного и транзитного потенциала страны, поэтому планы их модернизации, реконструкции и строительства, в соответствии с концепцией национальной стратегии развития морской портовой инфраструктуры РФ до 2030 г., преимущественно должны приниматься на федеральном уровне. Это условие, несомненно, является жестким институциональным ограничением развития морской терминальной ин-

фраструктуры. Однако оно может быть ослаблено путем создания «эшелонированных морских портов» по роттердамскому образцу, в соответствие с которым портовая система должна включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы [4]. Достижение последней цели соотносится, в частности, со строительством ТЛЦ нового типа, которые часто классифицируются как тыловые контейнерные терминалы. Их привлекательность, помимо того, что они позволяют более эффективно использовать территорию порта, заключается также в том, что их строительство представляет собой самостоятельную стратегию снижения нагрузки на окружающую среду в районе морских портов. Техничко-экономическое обоснование проектов такого строительства должно предусматривать возможность отсрочки реализации решений по увеличению их производственных мощностей и усложнению транспортно-технологической схемы перевалки грузов, предусматривающего их перегрузку с автомобильного транспорта на железнодорожный. Последнее решение позволяет избежать необоснованных капиталовложений в строительство подъездных железнодорожных путей к тыловому терминалу и тем самым снизить инвестиционные риски. Чтобы реализовать идею строительства тыловых терминалов, требуются предпринимательские кластерные инициативы, которые должны способствовать развитию смежных связей между представителями транспортно-логистического бизнеса и портами.

Национальная концепция построения опорной сети «сухопутных» ТЛЦ на территории страны основана на следующих кластерных инициативах:

- федеральные, к которым относятся:
 - концепция кластерной политики в РФ;
 - концепция государственной поддержки территориальных кластеров на период до 2018 г.;
 - концепция национальной транспортной стратегии до 2030 г.;
 - программа развития инфраструктуры товарных рынков;
- региональные кластерные концепции;
- корпоративная (проект построения Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») сети ТЛЦ).

Последняя инициатива является и федеральной, учитывая степень участия государства в ОАО «РЖД», а также роль железнодорожного транспорта в формировании национальной транспортно-логистической системы.

По объему перевозок грузов железнодорожный транспорт значительно уступает автомобильному (рис. 1). Однако грузооборот транспорта 1-го вида почти на порядок выше грузооборота автомобильного транспорта. Хотя величина последнего показателя ежегодно возрастает почти на 10%, тогда как грузооборот железнодорожного транспорта в последние годы практически остается на постоянном уровне. Основной причиной этого феномена, несомненно, служит способность автомобильного транспорта доставлять грузы от «двери до двери», а также его мобильность. Не последнюю роль также играет тот фактор, что протяженность железнодорожных путей сообщения не меняется долгие годы, тогда как протяженность автомобильных дорог общего пользования постоянно достаточно динамично возрастает (рис. 2).

Решение о создании на базе ОАО «РЖД» опорной сети ТЛЦ является правильным шагом по следующим причинам [4].

- Во-первых, железнодорожная транспортная система, в силу геополитических особенностей страны, является основным каркасом национальной транспортно-логистической системы.
- Во-вторых, ОАО «РЖД» располагает свободными земельными участками, которые можно отдать под застройку ТЛЦ.
- В-третьих, характерной особенностью последних, как показывает зарубежная практика, является корпоративность, связанная с интеграцией крупных транспортно-экспедиционных предприятий с транспортно-складскими и терминальными комплексами [5].
- В-четвертых, потребность в участии государства в построении сети ТЛЦ обусловлена тем, что этот проект с точки зрения деvelopeмента связан не только со значительными инвестициями, но и с высокими рисками.

Причина этого феномена заключается в сложности прогнозирования востребованности подобных объектов на долгосрочный период. Именно поэтому ТЛЦ за рубежом часто создаются в рамках частно-государственного партнерства.



Рис.1. Динамика объемов перевозок грузов различными видами транспорта [7]

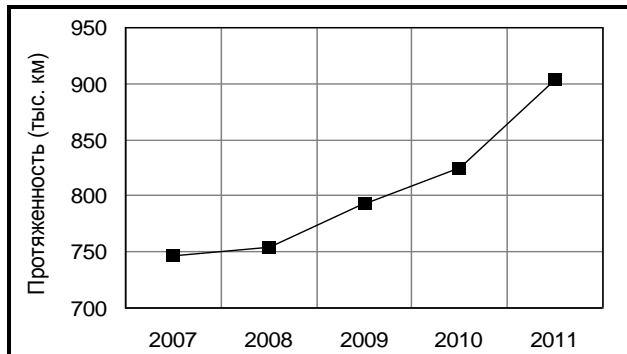


Рис.2. Динамика роста протяженности путей автомобильного сообщения [7]

В качестве основных проектных ориентиров пространственного размещения сети ТЛЦ ОАО «РЖД» выступают:

- мобилизация внутрикорпоративных территориальных резервов;
- привязка местоположения ТЛЦ к территориям концентрации розничных торговых сетей;
- совместные или согласованные с местными властями проекты ТЛЦ.

Очевидно, что 1-й из них является элементом пассивной стратегии размещения ТЛЦ, поэтому рассмотрим только последние два ориентира.

Сетевая розничная торговля сегодня, несомненно, является той силой, под влиянием которой формируются новые требования к инфраструктуре товарных рынков в целом и к ТЛЦ в частности. Однако официальная статисти-

стика свидетельствует, что позиции такой торговли в территориальном плане укрепляются крайне неравномерно (рис. 3). Хотя число субъектов РФ 1-й группы (удельный вес товарооборота розничных торговых сетей свыше 20%) возрастает значительными темпами.

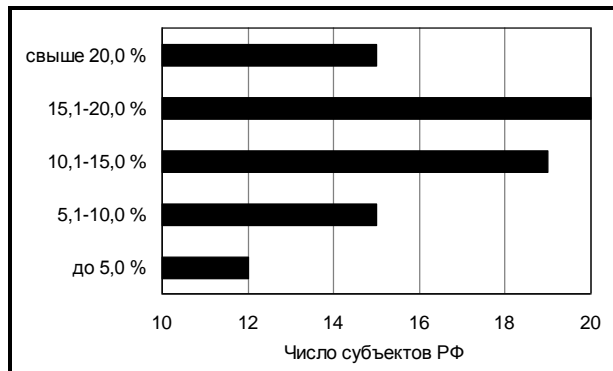


Рис.3. Группировка регионов РФ по удельному весу товарооборота розничных торговых сетей в 2010 г. [9]

Направленность территориальной диффузии такой формы торговли определяют, по крайней мере, два процесса:

- агломерационные;
- трансформация расселения.

1-й из них способствует установлению территориальных границ для ведения такой торговли. 2-й процесс происходит на отдельных территориях. Это обусловливается их отдаленностью от городских центров, отсутствием необходимой инфраструктуры, непривлекательностью для проживания в моногородах и др. факторами. Причем такая трансформация расселения не способствует широкому закреплению сетевой формы торговли на практике. Таким образом, привязка местоположения ТЛЦ ОАО «РЖД» к территориям, где дислоцируются розничные торговые сети, не решает задачу пространственного размещения ТЛЦ в соответствии с социально-экономическими потребностями регионов. Уместно отметить, что, хотя ОАО «РЖД» решает государственные задачи, ответственность за принятие им необоснованных инвестиционных решений никто не снимает. Это означает, что проектируемые ТЛЦ не должны быть убыточными. В последнем контексте необходимо учитывать следующее положение.

ТЛЦ в целом можно классифицировать как специфические, но транспортные узлы, эффективность функционирования которых во многом зависит от реализации следующих принципов:

- рациональное размещение относительно обслуживаемой клиентуры;
- принцип соответствия пропускной способности технического оснащения мощностям потоков грузов с учетом перспектив развития перевозок в конкретном регионе;
- наличие современной материально-технической базы (МТБ);
- централизация ввоза и вывоза грузов с территории центра автомобильным транспортом;
- обеспечение технологического единства выполняемых логистических операций (оно достигается, прежде всего, за счет использования логистических учетно-договорных единиц);
- применение прямого варианта перегрузки и др. [2, 8].

Применению последнего принципа на практике препятствует сложность согласования взаимодействий

участников перевозочного процесса в частности и цепей поставок в целом. Одним из решений этой проблемы следует считать идентификацию альтернативных вариантов взаимодействия в смешанном сообщении и оценку степени их интегрированности с последующим выбором маршрутов доставки грузов [3]. Следует отметить, что в теории организации грузовых перевозок в смешанном сообщении первостепенное внимание уделяется техническим нюансам, в частности, установлению вероятностных характеристик случайных процессов подачи транспортных средств на контейнерный терминал и времени их обслуживания. Вопрос логистической координации участников перевозочного процесса только сегодня становится предметом всеобщего внимания.

В основе принципа централизации ввоза и вывоза грузов с территории центра автомобильным транспортом лежит идея консолидации, целью которой служит получение экономии за счет организации перевозок с полной загрузкой транспортных средств. Различают три способа консолидации грузов:

- по целевому рынку;
- по графику поставок;
- по группам грузоотправителей [1].

Достижение выгоды от консолидации в этом случае не исключает потребности в специальном накопительно-распределительном комплексе, вынесенном за границы территории ТЛЦ. В целях обеспечения требуемой загрузки такого комплекса ТЛЦ должен проводить активную политику взаимодействия с местными логистическими партнерами, вариантами которой, в частности, являются:

- выполнение ТЛЦ дистрибутивных функций;
- получение долгосрочных заказов от местных предприятий и властей на их терминально-логистическое обслуживание.

Ситуация значительно упрощается, если ТЛЦ интегрируются в местные кластеры или строительство накопительно-распределительных комплексов производится по региональным или муниципальным инициативам. Последние следует рассматривать как ориентиры для проектирования сети ТЛЦ под эгидой ОАО «РЖД».

В последние годы многие субъекты РФ утвердили концепции развития территориально-производственных кластеров, что свидетельствует о признании их роли в региональной экономике. Однако ведущей компонентой в них больше выступают идеи формирования транспортно-логистических кластеров (комплексов), которые призваны обеспечить регионам достижение конкурентных преимуществ за счет рационализации грузопотоков и интенсификации их движения на принципах логистики. Если для тех регионов, на территории которых расположены важнейшие транспортные узлы, такой подход представляется оправданным, то для других регионов первоочередной стратегической задачей является формирование логистического кластера с учетом особенностей размещения производительных сил и условий развития производственных кластеров [6]. В этой ситуации обоснование строительства ТЛЦ под эгидой ОАО «РЖД» должно осуществляться совместно с властями субъектов РФ и предпринимательскими ассоциациями с учетом перспектив интеграции ТЛЦ в региональные транспортно-логистические системы и влияния ТЛЦ на развитие региональных производственных кластеров.

Литература

1. Бауэрсокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст] / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс ; пер. с англ. – М. : Олимп-бизнес, 2001. – 640 с.
2. Единая транспортная система [Текст] : учеб. для вузов / В.Г. Галабурда, В.А. Персианов, А.А. Тимошин и др. ; под ред. В.Г. Галабурды. – 2-е изд., с изм. и доп. – М. : Транспорт, 2001. – 303 с.
3. Куренков П.В. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление [Текст] / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара : СамГАПС, 2003. – 634 с.
4. О транспортной стратегии РФ [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 22 нояб. 2008 г. №1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Прокофьева Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект [Текст] / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М. : РКонсульт, 2003. – 440 с.
6. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт [Текст] / авт.-сост. С.Ф. Пятинкин, Т.П. Быкова. – Минск : Тесей, 2008. – 72 с.
7. Россия в цифрах [Текст] : 2012 : крат. стат. сб. – М. : Росстат, 2012. – 573 с.
8. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка [Текст] / А.А. Смехов. – М. : Транспорт, 1998. – 120 с.
9. Торговля в России [Текст] : 2011 : стат. сб. – М. : Росстат, 2011. – 519 с.

Ключевые слова

Проект; кластер; сетевая розничная торговля; стратегия; терминально-логистический центр.

Стороженко Сергей Семенович

РЕЦЕНЗИЯ

Статья кандидата технических наук Стороженко Сергея Семеновича «Региональные кластерные инициативы как ориентиры для проектирования сети терминально-логистических центров» подготовлена на кафедре систем технологий и товароведения Санкт-Петербургского государственного университета экономики как результат научного исследования на актуальную тему развития национальной логистической инфраструктуры. Статья Стороженко С.С. написана на актуальную тему, что подтверждается императивами национальной кластерной политики и развития транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.

Статья обладает научной новизной, которая заключается в системном подходе к построению интегральной картины восприятия проблем проектирования сети терминально-логистических центров. Доказательность научных результатов, содержащихся в статье, определяется комплексной логикой изложения ее положений и научной преемственностью.

Можно сделать вывод, что статья Стороженко Сергея Семеновича «Региональные кластерные инициативы как ориентиры для проектирования сети терминально-логистических центров» может быть рекомендована к публикации в журнале «Аудит и финансовый анализ».

Уваров С.А., д.э.н., профессор, зав. кафедрой систем технологий и товароведения ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов»