Карасев Сергей Николаевич – ст. преподаватель кафедры таможенного дела, коммерции и управления Биробиджанского филиала ГОУ ВПО «Амурский государственный университет» (г. Биробиджан).

E-mail: biramgu@mail.ru

S.N. Karasyov

Preconditions and the necessity of forming the regional industrial transport logistic system (using the example of the Jewish autonomous region)

The article deals with theoretical aspects of the necessity of logistic approach application for transportation industry of the Russian Federation and the Jewish autonomous region. The author analyzes and gives the characteristic of the Jewish autonomous region potential for the formation of industrial transport logistic system on its territory.

Keywords: transportation industry, ore mining and processing enterprise, “the point of growth”, logistic system, regional industrial transport logistic system.

Предпосылки и необходимость формирования региональной промышленно-транспортной логистической системы (на примере Еврейской автономной области)

В статье раскрываются теоретические вопросы, освещающие необходимость применения логистического подхода для развития инфраструктуры транспортного комплекса Российской Федерации и Еврейской автономной области.

Даются анализ и характеристика потенциала ЕАО для формирования на ее территории региональной промышленно-транспортной логистической системы.

Ключевые слова: инфраструктура транспортного комплекса, Горно-обогатительный комбинат, «точка роста», логистическая система, региональная промышленно-транспортная логистическая система.

В России до сих пор остро стоит проблема отставания в развитии инфраструктуры (особенно транспортного комплекса) от производственной сферы. Проблемы высоких издержек товародвижения в сочетании с неудовлетворительным сервисом, характеризуемым задержками, низким качеством, слабой организацией и координацией, привели к необходимости комплексного внедрения логистических подходов в экономику.

Известно, что в стоимости товара примерно 15% – 20% составляют наценки различного рода посредников на пути движения продукции от производителя до потребителя. Применение логистики на макроуровне, по

мнению экспертов, позволяет снизить уровень запасов на 30% – 50% и сократить время движения продукции на 25% – 45%. Так, в развитых странах создание логистических систем позволило снизить общие логистические издержки на 12% – 35%, в том числе снижение расходов на перевозку составило до 20% [1, с. 284].

Серьезное внимание деловых и научных кругов к логистике в последние годы объясняется, в частности, тем, что ее значение как реального и мощного средства сохранения и повышения прибыльности компании, успешного ведения конкурентной борьбы повысилось, поскольку в большинстве развитых стран корпоративные издержки логистики и их доля в валовом национальном продукте постоянно растут.

Большой импульс этому росту придало, прежде всего, увеличение издержек грузовых перевозок и содержание материальных запасов. На первые – повлияли в свое время нефтяные кризисы 1973 и 1979 гг., а на вторые – оплата процентных ставок и резкое расширение номенклатуры изделий большинства компаний, существенно повысивших издержки хранения. Спады деловой активности, инфляция и технологические изменения создали обстановку, в которой возможность выбора для компаний серьезно ограничена, и они вынуждены совершенствовать хозяйственную деятельность, в частности, путем внедрения логистического управления. Эффективные программы совершенствования логистики смогли привести к сокращению расходов корпораций США на 10% – 20%.

Рассматривая влияние логистики на национальную экономику, нужно отметить растущее понимание того, что она пронизывает все стороны экономической деятельности. В развитых странах ее доля составляет треть от валового национального продукта, например, в Великобритании – 32,5%.

С одной стороны, в мировом сообществе наблюдаются тенденции к глобализации, выражающиеся в развитии межконтинентальных экономических связей. Мировые интеграционные процессы отражаются на федеральной и региональной политике, приводя к формированию транспортно-логистических систем (далее – ТЛС) по направлениям движения потоков транснациональных грузов. С другой стороны, огромные географические территории нашей страны, разнообразие природных, ресурсных, экономических, производственных условий, а также традиционное экономическое и геополитическое территориальное деление обусловливают необходимость синтеза логистических систем на уровне региона.

Элементы транспортного комплекса и логистической инфраструктуры, обеспечивающие движение потоков в сфере обращения региона, во взаимодействии должны образовать региональную транспортно-логистическую систему (далее – РТЛС), целью которой является решение проблем товародвижения на уровне региона.

Для Еврейской автономной области, как и для большинства проблемных регионов, пораженных структурным (отраслевым) кризисом,

необходимо создавать свой потенциал развития заново, то есть речь идёт о нахождении «полюсов роста» и поиске возможности эффективной интеграции территории в хозяйственную систему Дальнего Востока России, стран АТР и СВА.

Ресурсы государства, региона и частного бизнеса должны концентрироваться в тех «точках», где они могут принести наибольшую отдачу. Одной из «точек роста» станет на первом этапе до 2015 года реализация проекта по строительству Кимкано-Сунтарского горно-обогатительного комбината, который находится недалеко от поселка Известковое Облученского района, на базе одноименного железорудного месторождения по добыче железной руды, производству железорудного концентрата и окатышей для внутреннего дальневосточного потребления и экспорта в страны СВА, прежде всего, в Китайскую Народную Республику. Китай является крупнейшим импортером руды (второе место после Японии) и ввозит до 50% от всей своей потребности в руде.

В настоящее время компания «Петропавловск» приступила к осуществлению проекта по строительству горно-обогатительного комбината, который должен производить около 10 млн. тонн железорудного концентрата или 3,2 млн. тонн металлизированных окатышей ежегодно. Общий объём инвестиций в строительство ГОКа составит 850 млн. долларов США. Производство данной продукции в Дальневосточном регионе организуется впервые. В перспективе производство металлизированных окатышей позволит перейти к производству стали, а наличие на территории области и прилегающих территориях всех необходимых компонентов для организации металлургического производства позволяет рассмотреть возможность строительства крупнейшего многофункционального металлургического комплекса России на Дальнем Востоке с ориентацией на выпуск разнообразной продукции, востребованной на отечественном и мировых рынках [1, с. 284].

Тенденции последних лет, складывающиеся на мировом рынке железорудного сырья, являются благоприятным внешним фактором для строительства на территории области ГОКа и характеризуются постоянным увеличением цен на железную руду, дефицитностью, превышением спроса над предложением на данном рынке, а также устойчивым и высоким спросом со стороны Китая, который, опередив в 2003 г. Японию, вышел на первое место по импорту железной руды. В 2010 г. на КНР приходилось 42% от мирового импорта руды, ввоз в страну данного сырья составил 326 млн. т. По оценкам Яна Кипинга (Yan Qiping), генсекретаря Китайской ассоциации по переработке лома (China Association of Metal Scrap Utilisation), потребление импортного рудного сырья неуклонно растет, и его годовой импорт в КНР к 2012 г. достигнет 540 млн. т, а доля его в составе всех используемых руд увеличится с нынешних 52,5% до 62,9%.

Продукция, планируемая к производству на Кимкано-Сунтарском ГОКе, по технологическим и стоимостным характеристикам соответствует

уровню мировых образцов и обеспечивает конкурентные преимущества не только конкретному предприятию, но и Еврейской автономной области в целом.

Оптимальной схемой экспортных поставок продукции является строительство железнодорожного перехода через р. Амур в районе п. Нижне-Ленинское на р. Амур (Россия) – Тунцзян (КНР) с модернизацией железнодорожного участка (планируется двухпутное (вместо однопутного) движение, ремонт земляного полотна существующего пути с расширением) Дальневосточной железной дороги Биробиджан – Нижне-Ленинское, что обеспечит выход на железнодорожные магистрали Китая, КНДР и Республики Корея. Ввод и эксплуатация мостового перехода планируются в 2013 г. Железнодорожный переход будет использоваться не только для поставки в Китай продукции Кимкано-Сунтарского ГОКа, но и выступит важнейшим, востребованным и высокоэффективным международным транспортным коридором для других регионов Дальнего Востока, Забайкалья, Сибири и Урала, прежде всего, за счет снижения транспортных издержек, упрощенного порядка таможенного оформления экспортно-импортных операций.

Прогнозируемые объемы грузоперевозок из России в Китай в 2013 – 2015 гг. возрастут (по прогнозным оценкам) до 45 млн. тонн, из Китая в Россию – до 25 млн. тонн в год. Возрастающий поток грузов по новой транспортной артерии через территорию ЕАО требует создания современной региональной производственно-транспортной логистической системы, реализация данного проекта позволит устранить сезонность в работе существующих по р. Амур пограничных переходов, снизит себестоимость поставляемых в Россию китайских товаров за счет сокращения транспортных расходов, будет способствовать экономическому росту приграничных территорий и ЕАО в целом, улучшению социальных условий жизни населения.

Для производства одной тонны окатышей (в соответствии с техническими требованиями) необходимо 300 куб. м газа в год. В связи с этим, возникла необходимость строительства газопровода Волочаевка – Облучье до 2015 года (в рамках Программы «Газификация Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев») с вводом в эксплуатацию в 2012 г. Соответствующее соглашение между ОАО «Газпром» и правительством ЕАО подписано в 2009 году.

Таким образом, реализация комплекса проектов, основным членом в котором выступает Кимкано-Сунтарский горно-обогатительный комбинат, позволит создать единый транспортно-логистический комплекс, финансируемый на принципах государственно-частного партнерства. Согласно расчётам, реализация комплекса проектов по строительству горно-обогатительного комбината и сопряжённых с ним железнодорожного мостового перехода в Китай, магистрального газопровода, реконструкции железнодорожной линии обеспечит прирост ВРП области, начиная с 2013 г.,

на сумму около 11,5 млрд. руб. ежегодно, и дополнительное поступление налогов в бюджет ЕАО – свыше 6 млрд. руб. (консолидированный бюджет ЕАО в 2009 г. – 5,4 млрд. руб.) [3, с. 129].

Перспективы развития промышленного комплекса области требуют принятия адекватных решений по формированию современной региональной промышленно-транспортной логистической системы (далее – РПТЛС) ЕАО. Основной предпосылкой создания РПТЛС ЕАО является высокая транспортная составляющая в цене товара, делающая продукцию, производимую на территории области, неконкурентоспособной, а потребительские товары слишком дорогостоящими. Например, в машиностроении, легкой, лесной промышленностях затраты на перевозки достигают 25% – 30%.

Создание РПТЛС определяется следующими основными причинами: высокие транспортные тарифы и опережающие темпы их роста; неэффективное использование транспортных средств; низкая загрузка обратных пробегов; отсутствие у экспедиторов и перевозчиков современных средств маршрутизации перевозок и подбора рациональных видов транспорта; организация перевозок по линейным схемам; преобладание унимодальных перевозок, отсутствие интермодальных перевозок, выполняемых по сквозному документу; узкая специализация агентов и операторов по видам перевозок, видам транспорта и маршрутам; рассогласованность действий субъектов РПТЛС, слабое взаимодействие видов транспорта; высокая нагрузка на грузовладельцев по организации транспортировки и дополняющих ее работ и услуг; дефицит информации у грузовладельцев и экспедиторов об участниках РПТЛС, технологиях доставки грузов; большие транспортные риски, «сомнительная» ответственность экспедиторов и перевозчиков, высокие страховые тарифы; необеспеченность надежными и современными транспортными средствами; слабая конкуренция среди перевозчиков, как внутри, так и между отраслями; на рынке автотранспортных услуг перевозчиками выступают как юридические лица, так и частные предприниматели [2, с. 354].

Внутриотраслевая конкуренция должна быть жесткой, но на самом деле крупные перевозчики пассивны и почти не вступают в борьбу за клиента. По нашим оценкам, частные предприниматели перевозят товаров, как минимум, в два раза больше по объему и в 3,5 раза больше по грузообороту.

Таким образом, основная цель создания транспортно-логистической системы Еврейской автономной области – формирование эффективной системы управления движением, регулирование и мониторинг материальных и сопутствующих им финансовых и информационных потоков на данной территории.

Стратегическая цель развития региональной ТЛС – интеграция РПТЛС ЕАО в федеральную и мировую ТЛС и эффективное функционирование системы в глобальном масштабе.

К сожалению, создание РПТЛС еще не входит в региональные приоритеты по совершенствованию транспортного комплекса. Хотя формирование РПТЛС ЕАО давно вызрело, техническое, экономическое, инвестиционное положение отраслей транспорта пока не позволяют правительству области уделить должное внимание созданию необходимых организационных механизмов и принципов интегративной логистики.

Концепция создания РПТЛС предполагает построение в регионе опорной транспортной сети, предназначенной для продвижения товаропотоков по международным транспортным коридорам и включающей магистральный и местный транспорт, транспортные узлы, транспортно-логистические центры, терминальные комплексы. Для этого в ЕАО необходимо построить РПТЛС, включающую региональную сеть территориальных мультимодальных транспортно-логистических центров (далее – ТЛЦ).

Практика показывает, что РПТЛС создается под реализацию федеральных и региональных программ. ТЛЦ будут включать в себя терминальные комплексы, транспортные предприятия и другие организации, выполняющие поддерживающие логистические функции. РПТЛС ЕАО будет создаваться на корпоративной и коммерческой основах, иметь федеральное и международное значение и оказывать полный комплекс услуг по товародвижению. Уникальность данного подхода заключается в концепции логистического управления в РПТЛС.

РТЛС ЕАО представляет собой большую сложную, макрологистическую систему, состоящую из комплекса функциональных и обеспечивающих подсистем, представленных многочисленными взаимосвязанными и взаимодействующими элементами (звеньями) региональной товаропроводящей сети, интегрированных материальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками и обеспечивающих получение максимального синергетического эффекта в системе в целом на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между всеми участниками транспортно-логистического процесса путем достижения компромиссов на пути движения к конечной цели – максимальному удовлетворению запросов клиентуры в количестве и качестве предоставляемых услуг.

Первоначальный вид организационно-функциональной структуры РПТЛС, в котором ее можно синтезировать на данный момент, представлен на рис. 1.

Как видно, все субъекты системы обособлены и на схеме сведены по выполняемым ими транспортно-логистическим функциям, а транспортные системы отраслей транспорта также обособлены и объединены в транспортный системный комплекс.

В ТЛС региона условно можно выделить управляющую и управляемую подсистемы. Управляемая подсистема включает организации (функциональные субъекты, исполнителей), предоставляющие транспортно-

логистические услуги (далее – ТЛУ).

Управляющая подсистема включает множество субъектов управления – посредников ТЛЦ и транспортно-логистических управленческих подразделений функциональных субъектов, действующих на территории региона.

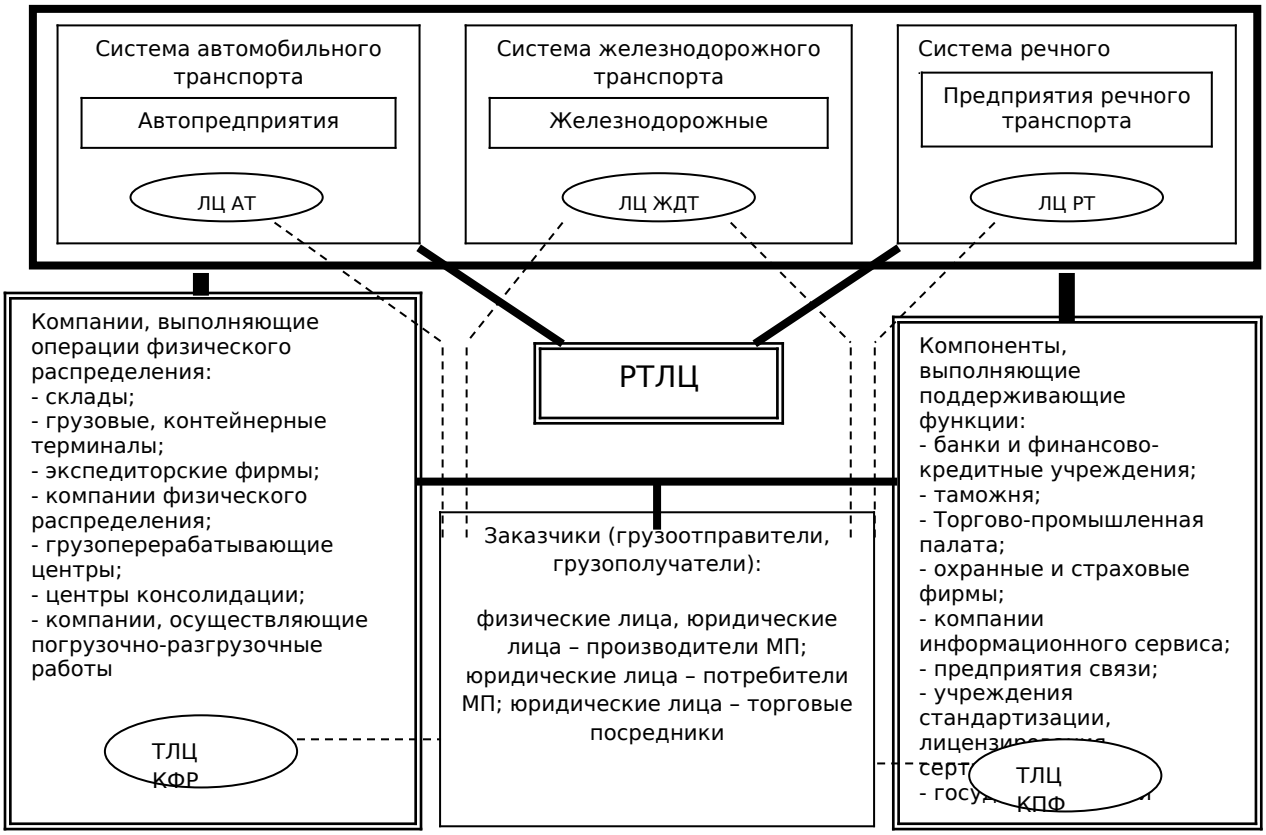


Рис. 1. Примерная функциональная структура РПТЛС

Данные субъекты автономны, самостоятельны, а сферы их управления распределены между ними не только по функциям, но и по подконтрольным материальным потокам (МП) и торгово-логистическим услугам (ТЛУ).

Особенностью построения управляющей подсистемы РПТЛС является децентрализация управления. Таким образом, управляющая подсистема РПТЛС будет представлять собой трехуровневую иерархическую структуру, основными уровнями которой будут являться: уровень исполнителя ТЛУ; уровень ТЛЦ – подрядчика и высший – уровень междуфирменной интеграции управления.

Немаловажными являются юридические отношения между логистическими центрами регионов, которые, на наш взгляд, должны оформляться соответствующими договорами и соглашениями о сотрудничестве, важнейшими положениями которых могут быть: приоритетность загрузки подвижного состава, следующего с территории

другого региона частично или полностью незагруженным, особенно при обратных пробегах; информационное сотрудничество – обмен информацией об участниках РТЛУ, юридическая консультация; поддержание общих стандартов документооборота и информационного обмена; слежение за перемещением грузов по территории других регионов, контроль за действиями участников процесса, устранение нарушений в транспортно-логистическом процессе; совместное представление интересов логистических фирм в государственных органах, участие в разработке и внедрении правовой, научно-технической, экономической, таможенной и социальной политики в области транспортной логистики; софинансирование согласованных проектов развития региональных промышленно-транспортных логистических систем (комплексов).

Следовательно, в РПТЛС будут работать различные типы субъектов, относящихся к предприятиям данного региона, которые могут быть учреждены любой транспортной или логистической организацией, государственным органом или являться подразделениями фирм, предоставляющих разные услуги. Данные субъекты являются взаимозаменяемыми элементами РТЛС, выполняют параллельные функции и конкурируют между собой. Деятельность системы и субъектов управления направлена на достижение двух целей: на снижение транспортно-логистических издержек и, с другой стороны, на ускорение обращения грузопотоков.

В отличие от создания РПТЛС как нам представляется РПТЛЦ ЕАО имеет смысл создавать на корпоративной, коммерческой основе при определенной государственной поддержке, потому что он имеет федеральное и международное значение и будет оказывать полный комплекс услуг по товародвижению.

В связи с тем, что интеграция субъектов РПТЛЦ на основе логистики пока происходит медленно и без научно-методической и законодательной основ считаем необходимым рекомендовать правительству ЕАО принять региональную программу. Основным положением программы должны стать стимулирование конкуренции между транспортно-логистическими организациями, использование научных достижений логистики в деятельности фирм. Способом практической реализации программы и начальным звеном является формирование единого регионального транспортно-логистического центра общего пользования.

Всю территорию ЕАО, на которой будет работать региональный ТЛЦ, можно разбить на зоны, контроль над которыми передается территориальным транспортно-логистическим центрам (ТТЛЦ). Их следует, на наш взгляд, создавать в крупных транспортных узлах, первоначально ими могут стать: г. Биробиджан, ст. Известковая, ст. Нижне-Ленинская на р. Амур, ст. Волочаевка-2.

Литература и источники:

1. Леонтьев, Р. Г. Избранное: монографические циклы (1984 – 2005). В 3-х т. Т. 2 : Логистическая парадигма / Р. Г. Леонтьев. – Хабаровск : ДВГУПС, 2006. – 592 с.

2. Корсунский, Б. Л. Управление развитием проблемного региона : учеб. пособие / Б. Л. Корсунский, С. Н. Леонов. – Хабаровск : РИОТИП, 2006. – 564 с.

3. Статистический ежегодник Еврейской автономной области : стат. сб. – Биробиджан : Евростат, 2010. – 284 с.