

УДК [656.07:658.78](470.621)

ББК 65.9(2)37

Б-38

Беданокков Мурат Капланович, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой высшей математики и системного анализа, декан инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета, т.: (8772)57 02 24

Машинина Наталья Геннадьевна, старший преподаватель кафедры экономики и управления на предприятии (транспорт) инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета.

РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА В РЕСПУБЛИКЕ АДЫГЕЯ (рецензирована)

Системное, качественное обслуживание транспортных узлов, применяющих информационные технологии, позволяет оптимизировать движение товарных, информационных и финансовых потоков, эффективно управлять транспортно-распределительными процессами.

Ключевые слова: логистическое управление, транспортная составляющая, складской терминал, кластерный подход.

Bedanokov Murat Kaplanovich, Doctor of Economics, Professor, chairman of higher mathematics and system analysis department, dean of faculty of engineering and economics, Maykop State Technological University.

Mashinina Natalia Gennadievna, senior teaching instructor of economics and management of transportation department, faculty of engineering and economics, Maykop State Technological University.

DEVELOPMENT OF INNOVATIVE LOGISTIC POTENTIAL IN ADYGEA

Systematic qualitative servicing of traffic centers. Application of information technology, allows optimizing the traffic of commodity, information and financial streams, and effective operating the transportation-distributive processes.

Keywords: logistic management, transport component, warehouse, cluster approach.

Экономический эффект логистического управления заключается в сокращении удельных совокупных затрат на товародвижение, времени поставки материальных ресурсов потребителям, в обеспечении высокой надежности снабжения и сбыта.

В настоящее время транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и пассажиров, а в первую очередь, как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Транспорт органично вписывается в производственные и торговые процессы. Поэтому транспортная составляющая участвует во множестве задач логистики.

Современные рыночные требования к доставке грузов не ограничиваются спросом на перевозку, а в большей степени диктуют условия по предоставлению комплексного транспортного продукта высокого качества и уровня сервисного обслуживания.

Применение логистики на транспорте, также как и на производстве или в торговле, превращает контрагентов и конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе.

К задачам транспортной логистики относят:

- обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования;

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- выбор вида транспортного средства;
- выбор типа транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов доставки и др.

За последние несколько лет российский рынок логистических услуг претерпел значительные изменения. Стремительное развитие бизнеса в России, ужесточение конкуренции, все возрастающие требования клиентов к качеству предоставляемых услуг предъявляют все более жесткие требования и к логистической составляющей бизнес-процесса, одним из основных звеньев которого является складское хозяйство.

Существующая сегодня транспортная, складская база России не позволяет в полной мере реализовать принципы современного логистического управления процессом перевозки, переработки и хранения груза. Использование определенных методов логистики в самой транспортной отрасли способствует повышению эффективности региональных транспортных систем, их интеграции в мировую транспортную систему.

В процессе организации строительства и эксплуатации логистических центров заинтересовано множество структур, начиная от правительственных, федеральных, региональных, муниципальных органов и заканчивая частными инвесторами, девелоперами, логистическими операторами. В большей степени заинтересовано государство, так как наличие современных логистических центров позволяет:

- снять напряженность городского движения за счет исключения из него крупнотоннажных фур;
- вывести промышленные и транспортные предприятия за город;
- решить экологические проблемы;
- укрепить конкурентное преимущество страны на мировом рынке.

Резервом существенного повышения эффективности грузовых перевозок с использованием логистических подходов управления является развитие контейнерных и пакетных перевозок, строительство современных складских комплексов, способных обрабатывать крупнотоннажные контейнеры повышенной грузоподъемности, опасные и скоропортящиеся грузы в контейнерах. Такие современные склады получили новые названия: распределительный центр, логистический комплекс, складской терминал. Существенные отличия новых складов от привычных советских в том, что они стали многофункциональными и высокотехнологичными. Основной функцией склада стало не только хранение товара, но и его внутрискладская переработка. По сути, склад превратился в производственный цех со всеми особенностями управления производственного предприятия.

Сегмент транспортно-складских комплексов считается одним из самых молодых и быстроразвивающихся на российском рынке коммерческой недвижимости. Если недавно в стране он находился на начальной стадии развития, то сегодня ситуация резко изменилась - в стране настоящий инвестиционно-строительный бум. По данным компании «Корпус консалтинг», с 2004 по 2008 годы объем строительства складов А и В по стране увеличился в 5 раз.

Складской терминал класса А включает в себя:

- новое здание, построенное с применением новых строительных материалов, включая коммуникации и оборудование, отвечающее всем международным стандартам;
- оптимальную транспортную доступность;
- удобную схему движения по территории;
- стоянки для автотранспорта в различных частях территории;
- наличие гостевых парковок;
- наличие офисных помещений в отдельно стоящем административно-бытовом комплексе;
- наличие собственных инженерных систем жизнеобеспечения;

- современные системы безопасности и контроля допуска.

Таким образом, современный складской терминал класса А полностью соответствует европейским стандартам планирования и проектирования современных складских комплексов, реализует комплексный подход к решению логистических задач, осуществляет полный спектр логистических услуг уровня 3PL (погрузка/разгрузка, сортировка, отбраковка, переупаковка, комплектация и т.д.). Это означает, что рынок логистических услуг базируется на концепции аутсорсинга.

В настоящее время одним из крупнейших транспортно-логистических узлов в стране является Санкт-Петербург. Наибольшие объемы транзитного грузопотока (70%), проходящего через Санкт-Петербург, приходится на центральную Россию. Поэтому, можно с полным основанием утверждать, что Санкт-Петербург является настоящим окном в Россию. Однако, в структуре складской недвижимости Санкт-Петербурга на складские терминалы класса А приходится лишь 11%, на класс В - 10%, класс С - 50%, класс D - 29% (складские помещения классов С и D - это переоборудованные помещения фабрик, заводов и склады, выстроенные в советское время).

Таким образом, учитывая развитие транспортно-импортных операций, аналитики выделяют наиболее перспективные направления инвестирования: в строительство логистических центров (парков, терминалов) класса А и В.

Основными и наиболее благоприятными направлениями для развития логистики на территории России, по мнению специалистов, являются: трасса Е-95 (Одесса, Россия, Прибалтика), трасса Е-40 (Россия, Азия), трасса М-1 (Берлин, Варшава, Минск, Москва). На трассе Е-40 реализуется проект создания мультимодального транспортно-логистического центра с индустриальным парком. Проект оценивается в 600 млн. долларов США. Контейнерный терминал и подъезд к нему должны заработать уже в 2009 году. В 2006 году дорогой «Берлин-Варшава-Минск-Москва» перевезено 6 млн. тонн грузов. Создание этого крупного транспортно-логистического центра, способного перенапрячь большие объемы грузов в различные регионы России, будет способствовать значительному росту поставок товаров, который к 2012 году достигнет уровня 14 млн. тонн.

В настоящее время активное инвестирование логистических комплексов осуществляется в таких городах как Екатеринбург, Челябинск, Нижний Новгород. Самый современный логистический терминал на Кавказе будет построен в Республике Адыгея, в Теучежском районе, рядом с федеральной трассой М-4 «Дон», к западу от г. Адыгейска.

Сложность создания логистических комплексов заключается в нескольких причинах. Первая - выделение земель под строительство. Вторая - отсутствие опыта создания и эксплуатации таких объектов. Третья - большие размеры инвестиций в подобные проекты. Средний объем инвестиций в строительство логистического центра классов А, В+ около 1100 долларов на 1 кв. м. Строить объект размером менее 10 тыс. кв. м. экономически невыгодно. Срок окупаемости складских терминалов такого уровня достаточно высок – 5-7 лет.

Однако, вопрос инвестирования в создание транспортно-логистических комплексов уже решаем, в стране денег достаточно; проблема заключается в том, что отдельным инвесторам не хватает силы воли принять соответствующее решение. Проще, конечно, сидеть на нефтегазовой трубе и радоваться выгодной конъюнктуре. Но логистика, транспортные коридоры могут принести не меньшую прибыль, чем добыча газа. Например, маленькая Дания получает порядка 26 млрд. евро только от оказания логистических услуг, а это сравнимо с газовыми доходами РФ. Но газовые запасы не вечны, в отличие от логистики. Зарабатывая на логистике, мы получим значительный вклад в ускорение роста ВВП и повышение конкурентоспособности российской экономики.

Развитие системы комплексного транспортно-логистического обслуживания Юга России, как и страны в целом, сдерживается дефицитом объектов терминально-складской инфраструктуры среднего и высокого класса для обслуживания товарных потоков, недостаточной интеграцией информационной и программно-вычислительных комплексов, отсутствием координации между видами транспорта и клиентами при организации перевозок грузов.

Стратегической целью развития транспортного комплекса Юга России является создание современной, развитой и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускоренное товародвижение, движение потока пассажиров, снижение транспортных издержек в экономике.

Реализация этой цели предполагает решение следующих задач:

- создание сети транспортно-логистических центров, способных удовлетворять спрос на транспортные услуги экономической и социальной сфер, использование транспортного потенциала;
- обеспечение регулярными пассажирскими перевозками всех без исключения населенных пунктов Юга России;

Создание сети транспортно-логистических центров повлечет комплексное развитие всех видов транспорта, транспортной, складской, терминальной инфраструктуры, таможни, системы страхования грузов, информационного сопровождения и взаимной увязки всех этих компонентов. Эта задача является актуальной как в целом для России, так и для Краснодарского края и республики Адыгея.

В ходе VII инвестиционного форума в г. Сочи, в сентябре 2008 года, Республика Адыгея заключила более 10 соглашений общим объемом инвестиций свыше 30 млрд. руб. Одним из ключевых проектов явилось соглашение о строительстве логистического терминала класса А «Южный парк» площадью 300 тыс. кв. метров и объемом инвестиций \$480 млн (11 млрд. руб.). Терминал будет построен на участке 60 га, складские площади составят 300 тыс. кв. м, офисные - 15 тыс. кв. м., высота потолка складского помещения составит 12 м, максимальная вертикальная нагрузка - до 6 тонн на 1 кв. м.

Инвестором данного проекта выступает Санкт-Петербургская группа компаний «М-Индустрия», созданная в 1993 году. Чистая прибыль компании по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в 2006 году составила \$ 15 млн. Для целей строительства логопарка компания получила в аренду земельный участок площадью 60 га в Теучежском районе Республики Адыгея, в 20 км от Краснодара. Финансирование проекта будет осуществляться за счет собственных и привлеченных средств. Рассматривается возможность подведения к земельному участку железнодорожной ветки за счет бюджетного финансирования.

В процессе организации, строительства и эксплуатации логистического центра вовлечено множество структур, начиная от правительственных, федеральных, муниципальных и заканчивая частными инвесторами, девелоперами, логистическими операторами. Поэтому данный объект недвижимости решает широкий спектр задач. Логопарк будет размещаться на федеральной трассе М-4 "Дон", соединяющей центральную и южную части России, что позволит обеспечить прохождение большого грузопотока через терминал. Его отдаленность от города Краснодара позволит снять напряженность городского движения за счет исключения из него крупнотоннажных фур. Повышается эффективность землепользования - городская земля освобождается для нового строительства. Решаются экологические проблемы: снижение участия грузового транспорта в городском движении сокращает количество выбросов вредных газов в атмосферу. Создание значительного количества новых рабочих мест будет способствовать решению проблем занятости населения, миграции трудоспособного населения в регионе, предпочитающего поиск работы ближе к месту жительства. В то же время складской комплекс "Южный парк" призван ориентироваться на удовлетворение потребностей рынка г. Краснодара. Рынок коммерческой недвижимости и сетевой торговли Краснодара развивается достаточно активно, но качественные складские помещения практически отсутствуют.

Сейчас в Краснодаре и Ростове-на-Дону заявлено также несколько крупных проектов складской недвижимости «класса А» средней площадью 100-200 тыс. кв. км. Предпосылкой является отсутствие качественных складских помещений в регионе и активное развитие г. Сочи.

Успех каждого из заявленных логистических комплексов, в том числе «М-индустрии» в республике Адыгея, будет зависеть от сроков реализации проектов, транспортной доступности, ценовой политики девелопера и особенностей складских проектов (например, склады опасных грузов, холодильные, морозильные комплексы, которые востребованы в нашем регионе).

Объектно-ориентированный подход в логистических проектах способствует реализации эффективной инновационной политики, оптимизации инфраструктуры, обеспечению диверсификации экономики, активному развитию транспортного комплекса региона.

Данный проект основан на кластерном подходе к созданию современной, развитой и эффективной экономической и социальной инфраструктуры Юга России. Проект призван вывести на новый уровень развитие промышленности, сферы обслуживания, туризма.

Литература:

1. Беспалов Р.С. Транспортная логистика. Новейшие технологии эффективной системы доставки /Р.С. Беспалов. - М.: Вершина, 2007. - 384 с.

2. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учебно-практ. пособие /В.М. Курганов. - М.: Книжный мир, 2005. - 432 с.

Интернет-ресурсы:

1. Режим доступа: [http //www.park5.ru](http://www.park5.ru)
2. Режим доступа: [http //www.retailer.ru](http://www.retailer.ru)
3. Режим доступа: [http //www.expert.ru](http://www.expert.ru)
4. Режим доступа: [http //www.lobanov-logist.ru](http://www.lobanov-logist.ru)
5. Режим доступа: [http //www.stroyazbuka.com](http://www.stroyazbuka.com)