

РАЗВИТИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ СЕВЕРНОЙ И ЮЖНОЙ ОСЕТИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Дзакоев З. Л., к.э.н., доцент
СОГУ им. К.Л.Хетагурова, Владикавказ, РСО-Алания

***Аннотация.** Предложен подход к развитию интеграционных процессов Северной и Южной Осетии в транспортно-логистической сфере. Раскрыта модульная структура межрегионального мультимодального логистического комплекса.*

***Ключевые слова:** мультимодальный логистический комплекс, финансовые и товарные потоки, мировые транспортные коммуникации, транзитное положение, генеральные направления грузопотоков.*

В XXI веке тенденции развития мировой экономики показывают, что сотрудничество таких регионов, как США-Европа-Азия превратилось в пространство не только сосредоточения, но и активного движения финансовых и товарных потоков мира. Считается, что основной поток товаров пойдет между Европейским Союзом (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР). В настоящее время объем торгового оборота в цепочке США-Европа-Азия составляет около 700 млрд. долларов в год, а объем контейнерных перевозок достигает 7 млн. единиц. Следует также учитывать, что по темпам роста торговля транспортно-коммуникационными услугами в мире вдвое опережает темпы роста торговли товарами.

Подобный характер развития торговых процессов означает следующее: роль мировых транспортных коммуникаций постепенно превышает значимость центров добычи сырья и производства промышленных товаров. Поэтому одним из направлений экономического роста государств выступает возможность использования выгодного транзитного положения. Как способ экспорта транспортных услуг транзит выступает важной составляющей экономики ряда государств, а стремление влиять на грузопотоки международного значения определяет выгодность геоположения [1].

Международные транспортные коридоры (МТК) представляют собой «концентрацию транспорта общего пользования (железнодорожного, автомобильного, морского, трубопроводного) и телекоммуникаций на генеральных направлениях транспортировки грузопотоков международного значения» [2].

Основным активным компонентом МТК является транспорт, рассматриваемый как сложная адаптивная экономическая система, состоящая в виде взаимосвязанного в едином процессе транспортно-логистического обслуживания материальных и людских потоков. Экономически жесткие требования к доставке грузов точно в срок с минимально возможными

затратами средств предполагают разработку и осуществление единого технологического процесса МТК на основе интеграции производства, транспорта и потребления. Единый технологический процесс в данном случае представляет собой комплексную технологию, в которой с применением системного подхода обеспечивается эффективное взаимодействие всех элементов логистической системы.

Для России актуальной проблемой все еще остается достаточно низкая функциональная и инфраструктурная обустроенность транспортных коридоров, что приводит по некоторым экспертным оценкам к ежегодным потерям до 3 процентов валового внутреннего продукта страны [3, с. 47]. Предприятия Северной и Южной Осетии, которые обслуживают современные транспортные потоки, как правило, относительно невелики и с трудом справляются с все возрастающим объемом грузов и работ.

Одним из направлений повышения экономической мощи хозяйствующих субъектов является формирование крупных интегрированных образований, выступающих центрами притяжения для многих средних и малых фирм, распространяя свое влияние на регионы, отрасли и даже некоторые государства.

Интегрированные компании могут приобретать форму ассоциации, концерна, консорциума, корпорации, картеля, кластера, пула, синдиката, союза, финансово-промышленной группы, холдинга в зависимости от круга решаемых хозяйственных задач и социальных проблем [4]. К основным причинам, обуславливающим необходимость создания масштабных интегрированных структур, следует отнести: концентрацию капиталов и других ресурсов для повышения экономического потенциала и конкурентоспособности; возможность реализации крупных инвестиционных и инновационных проектов, направленных на обновление технологий и модернизацию материально-технической базы бизнеса; осуществление эффективных маркетинго-сбытовых решений и т.п.

Опыт ряда экономически процветающих стран мира свидетельствует о том, что интенсивное формирование интегрированных структур создает благоприятные предпосылки для институциональных, экономических, социальных и другие условий развития территорий. Так, например, в экономике США функционирует больше 100 многоотраслевых хозяйственных корпораций, создающих почти 60 процентов валового продукта, оперирующего объемом более 50 процентов инвестиций и сосредотачивающего в себе более 40 процентов численности работников. Кроме того, почти 40 крупных корпораций функционируют в 32 отраслях промышленности, а еще 10 гигантских хозяйственных образований имеют свои предприятия в 50 отраслях [5]. Подобные компании, каждая из которых интегрирует в себе сотни предприятий, охватывающих до 25 отраслей, через развитую транспортную сеть фактически формируют экономическое пространство страны.

В России почти 45 процентов субъектов малого бизнеса функционирует в торговой сфере, около 17 процентов - в сфере услуг, 12 процентов в строительстве и 10 процентов - в обрабатывающем секторе. Практически отсутствуют интегрирующие структуры в транспортно-логистической сфере, которая соединяет производителей и потребителей между собой. Развитие системы крупных логистических центров позволит сократить длину цепочек поставок и время доставки товаров, оптимизировать потоки грузоперевозок, повысить их маневренность. Подобные структуры формируются для решения цели доставки грузов от поставщиков к потребителям в кратчайшие сроки и с наименьшими финансовыми затратами.

Для Северной и Южной Осетии формирование крупного транспортно-логистического комплекса актуально в силу ряда следующих обстоятельств:

- республики находятся на пересечении транспортно-логистических потоков на южной границе РФ;
- имеется реальная возможность интеграции в международный транспортный коридор «Север – Юг»;
- появляется возможность прямого выхода на страны Закавказья и Ближнего Востока (Турция, Грузия, Армения, Иран);
- необходимо обеспечить реализацию транзитного и экспортно-импортного потенциала макрорегиона.

Основными преимуществами месторасположения такого комплекса в одном из регионов Юга России, например, в Республике Северная Осетия-Алания (РСО-Алания) являются:

- отсутствие на Юге России аналогичных современных транспортно-логистических центров;
- мультимодальность транспортной системы, проявляемой в наличии федеральных автотрасс Р-217 «Кавказ», М 29, А 301; возможность подключения к федеральной сети железных дорог; близость к международному аэропорту г. Беслан.

Под межрегиональным мультимодальным логистическим комплексом (далее - комплекс) понимается специализированная компания, основными функциями которой являются обработка и хранение грузов, производство продукции, таможенное оформление, информационные и другие услуги. Комплекс может представлять собой совокупность крупных хорошо оснащенных подразделений, предназначенных для оказания разнообразных логистических услуг другим хозяйствующим субъектам на коммерческой основе [6, с. 52].

Комплекс может создаваться из отдельных модулей и функциональных зон (складская зона, зона технического обслуживания и т.д.), вводимых и эксплуатируемых по мере готовности.

Проект по созданию комплекса предполагается реализовать на базе российской системы адаптированного управления складами LEAD WMS 4.

Комплекс состоит из двух-трех складов класса «А+» или «А» с общей площадью около 30 тыс. кв. м. Комплекс позволит перерабатывать и сохранять практически любые товары. Система адаптированного управления складами LEAD WMS 4. способна обеспечивать эффективность управления грузопотоками, безошибочно определять месторасположения любого товара, вести поштучную его обработку с высокой производительностью. При этом все складские процессы комплекса могут полностью управляться и контролироваться системой адаптированного управления складами в режиме реального времени.

Структурные элементы межрегионального мультимодального логистического комплекса представлены на рис. 1.

В основу создания комплекса положен инвестиционный проект, который потенциально может стать ядром хозяйственного развития региона, вокруг которого могут развиваться другие проекты.

Подразделения комплекса делятся на 2 части по характеру исполняемых функций:

- постоянные – отражающие специфику комплекса;
- переменные – дополнительные, имеющие второстепенный характер.

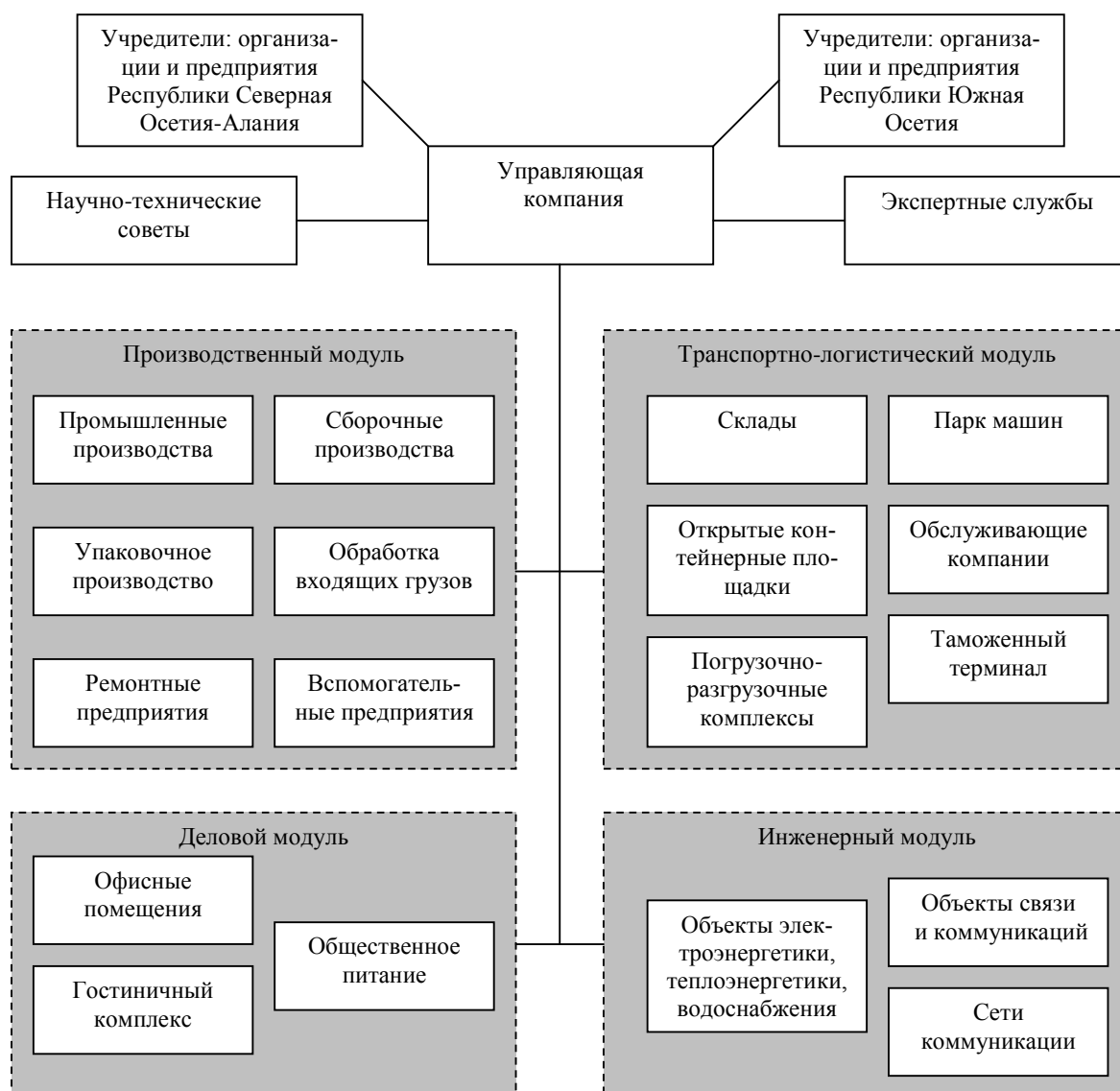


Рис. 1. Модульная структура межрегионального мультимодального логистического комплекса

В целом состав подразделений комплекса может включать:

- административное здание с соответствующими вспомогательными помещениями, служащее для передачи в аренду различным фирмам;
- складской терминал: 2-3 склада (классность: класс «А⁺»; класс «А»; класс «В⁺»; класс «В») с оснащением адаптируемой системой управления складами (LEAD WMS);
- открытые площадки, предназначенные для работы с контейнерами международных стандартов (типы контейнеров 1А и СС) и их хранения;
- площадки разгрузки и погрузки контейнеровозов;
- парк погрузчиков для перевозки контейнеров;
- предоставление площадей для экспедиторских и транспортных компаний;
- производственные помещения для передачи в аренду предприятиям;

- индустриальный парк или технопарк (бизнес-центр+производство);
- автосалон;
- автосервис;
- автозаправка;
- несколько магазинов и кафе;
- гостиница;
- медицинский пункт;
- техническое обслуживание транспортным средствам;
- мониторинг рынка грузоперевозок и планирование транспортной работы;
- таможенные;
- брокерские и другие виды услуг.
- служба связи, оснащенная современными средствами и способная обеспечить круглосуточные контакты с любой территорией или регионом;
- компании, занимающиеся переработкой грузов (перегрузкой, расфасовкой, упаковкой, розливом, предпродажным сервисом и т.д.);
- предприятия, осуществляющие ремонт транспортных средств, погрузочной техники и другого оборудования;
- службы охраны, которые обеспечивают сохранность как грузов и оборудования, так и безопасность людей;
- служба пожарной безопасности, имеющая возможность предупреждения, выявления и ликвидации пожаров;
- оборудованные остановки общественного транспорта, который связывает логистический центр с населенными пунктами, железнодорожным вокзалом и аэропортом;
- филиалы компаний, осуществляющих международные перевозки, осуществляющие оформление транспортных документов;
- филиалы страховых компаний, страхующих перевозимые грузы;
- рекламные фирмы;
- фирмы, оказывающие юридическую помощь;
- фирмы, оказывающие различного рода консультационные услуги;
- охраняемая автомобильная площадка;
- парковка для грузовых и легковых автомобилей;
- помещения для отдыха водителей.

Перечень подразделений и услуг в зависимости от конкретных условий может уточняться.

Продукция комплекса – услуги, обладающие свойством эластичности. Спектр услуг должен быть очень широк, что требует большого числа служб и отдельных подразделений для их своевременного выполнения. Повышение объема операций потенциально может снизить издержки и сделать тарифы на них вполне привлекательными для широкого круга потребителей. На перспективу следует стремиться к тому, чтобы фирмы оптовой торговли, для

снижения своих затрат по содержанию подразделений, смогли отказаться от них и предпочли заключить долговременные и взаимовыгодные контракты с комплексом.

Некоторые характеристики и возможный эффект от реализации проекта:

- совокупная площадь, занимаемая логистическим центром - 40 га;
- объем инвестиций - 6 млрд. руб.

Основными источниками финансирования на этапе создания комплекса является кредит; на этапе функционирования - платные услуги.

Для привлечения клиентов должны быть установлены низкие тарифы на услуги, (что возможно при больших товарооборотах, при этом эксплуатация комплекса, как показывают расчеты, становится высокодоходной деятельностью).

В числе дополнительных источников финансирования можно отметить арендную плату за помещения и офисы, плату за информацию о товарах, предлагаемых компаниями, плату за рекламу и т.д.

Управление процессом создания и развития комплекса осуществляется профессиональной управляющей компанией, использующей самые современные системы и методы управления.

Участие региона в реализации комплекса может быть разнообразным. Целесообразно создать привлекательные для инвесторов условия участия в формировании комплекса, который, как и любой другой инфраструктурный проект, не может быть для ее участников быстрокупаемым. Необходимо обеспечить принципиально важный момент - увязку интересов комплекса и экономики республики. На стыке этих интересов лежат такие актуальные решения, как:

- необходимость создания частно-государственного партнерства для реализации проекта по созданию комплекса;
- решить проблему вывода с территории города Владикавказа части складов, объектов инфраструктуры для расположения их на площадях комплекса. Это позволит передать освободившиеся площади субъектам малого бизнеса;
- ограничить доступ в город Владикавказ крупнотоннажных грузовых автомобилей;
- следует разработать целевую программу «Развитие транспортно-логистической системы региона»;
- создать некоммерческую организацию «Логистическая ассоциация», в состав которой должны войти крупнейшие промышленные, торговые, транспортные предприятия региона, крупные и средние компании федерального, регионального и международного уровня, оказывающие транспортно-логистические услуги и т.д.

Прямой экономический эффект межрегионального мультимодального логистического комплекса образуется за счет создания более 600 постоянных и 100 временных рабочих мест.

Дополнительные эффекты возникают в результате: реализации транзитного и экспортно-импортного потенциала региона и расширения его устойчивых торгово-экономических связей с соседними территориями; внедрения инновационных технологий в логистическую составляющую, а также разработки промышленного технопарка в составе проекта; привлечения отечественных и иностранных инвестиций в регион; стимулирования предпринимательской деятельности (свободные промышленные и обслуживающие площади – возможности для малого бизнеса); увеличения доходов бюджета региона в целом.

Литература

1. Бутаев А.М. Каспий – транспортный коридор. – URL: <http://caspiy.net/knigi/kaspij-zachem-on-zapadu/46-kaspij-zachem-on-zapadu-7-kaspij--transportnyj-koridor.html>.

2. Пономарева Н.Н. Россия в международных транспортных коридорах. – URL:<http://geoconf.ucoz.ru/stati/03/ponomareva.pdf>.

3. Княгинин В., Щедровицкий П. От роста к развитию. [Текст]. // Эксперт. — № 5. — 2005. — С. 47–49.

4. Дауров А.М., Дзакоев З.Л., Хубецова З.Х. Кластерный механизм развития региональной экономической системы. – Владикавказ, 2013. – 264 с.

5. Организационно-правовые формы бизнеса в США. URL: <http://www.openbusiness.ru>.

6. Цогоев В.Г., Дзакоев З.Л., Дзакоева Н.З. Межрегиональный мультимодальный логистический комплекс: к вопросу о составе и структуре // Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал. Серии «Экономика и управление» и «Социально-гуманитарные науки». – М., МГТУ «МАМИ», № 1(19), 2014, т. 5. - 268 с.