



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2014, Том 5, № 4, С. 1173 – 1179

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@pnu.edu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@pnu.edu.ru)

УДК 656.078.12

© 2014 г. **Е. А. Белова,**
Ю. А. Килькеева, канд. экон. наук,
А. А. Треногина

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА НА ТЕРРИТОРИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА

В статье обосновывается необходимость создания транспортно-логистического кластера на территории дальневосточного региона.

Ключевые слова: логистика, транспорт, логистические операторы, логистические издержки, рынок транспортно-логистических услуг.

E. A. Belova, Y. A. Kilkeeva, A. A. Trenogina **THE RATIONALE FOR THE CREATION OF TRANSPORT AND LOGISTICS CLUSTER ON THE FAR EAST REGION**

The article substantiates the necessity of creation of transport and logistics cluster in the far East region.

Keywords: transport, logistics, logistics operators, logistics costs, market of transport and logistics services.

Транспортно-логистический центр представляет собой свободную площадь для транспортных и экспедиторских компаний, в которой имеются стоянки для грузовых автомобилей, оказывается техническое обслуживание транспортным средствам, а так же таможенные, брокерские и другие виды услуг [1]. Зачастую при организации мультимодальных перевозок посредством портовой терминальной инфраструктуры используется термин «транспортно-логистический центр», но наш взгляд, это утверждение является неверным и применимо к данной системе организации взаимодействия видов транспорта целесообразно использовать термин сух порт «сухой порт» – это внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морским портом, выполняющий функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях [1].

На наш взгляд «сухой порт» может быть элементом транспортно-логистического кластера. На территории РФ пока существует только один успешный действующий проект «Янино-1» (Всеволожский район, Ленинградская область), также в 2013 году было подписано соглашение о реализации проекта «сухой порт» на территории Приморского края. Реализация одного проекта «сухой порт» на территории Дальнего Востока, учитывая территориальные особенности и близость к странам АТР субъекта РФ, не позволит использовать транспортный транзитный потенциал в полной мере.

Транспортно-логистический центр и «сухой порт» являются отдельными элементами, на наш взгляд, необходимо построение целостной системы транспортно-логистического обслуживания в этой связи наиболее целесообразно формирование на территории РФ транспортно-логистических кластеров.

Основываясь на определении транспортно-логистический кластер – это межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры, общественных и других организаций, специализирующихся на перевозке грузов, хранении и грузопереработке, транспортно-экспедиционном, логистическом сервисном обслуживании и управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, тесно сотрудничающих с научными, образовательными учреждениями, органами региональной и федеральной власти с целью повышения конкурентоспособности на отечественном и мировом рынке транспортно-логистических услуг [2]. Схема формирования глобального транспортно-логистического кластера представлена на рисунке 1.

На сегодняшний день единообразного подхода к классификации транспортно-логистических кластеров не существует. Более или менее обобщенная дифференциация транспортно-логистических центров предложена в диссертационном исследовании Калентеева С.В.

Среди основных классификационных признаков Калентеев С. В. выделяет: по радиусу действия, по воздействию на материальный поток, по степени интеграции логистики, по обслуживанию транспорта, по виду обрабатываемых грузов, по доступности услуг ЛЦ для потенциальных клиентов, по наличию конкуренции между логистическими посредниками функционирующими внутри одного ЛЦ, По способу установления хозяйственных отношений между клиентами и логистическими посредниками, по объему оказываемых услуг, по форме собственности, по способу взаимодействия логистических посредников внутри ЛЦ [3].

На наш взгляд необходимо ее дополнение следующими классификационными признаками: по виду, по типу перевозок, по виду склада, по типу предоставляемых услуг, по способу взаимодействия. Предложенные автором классификационные признаки будут способствовать категоризации транспортно-логистического кластера на стадии разработки проекта.



Рис. 1. Схема формирования глобального транспортно-логистического кластера

Учитывая экономико-географические особенности дальневосточного региона, близость к странам Азиатско-Тихоокеанского региона, транзитный потенциал, ресурсную составляющую целесообразно формирование транспортно-логистических кластеров. Прокофьева Т.А. в своей работе «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в азиатской части России – стратегическое направление реализации транзитного потенциала страны в системе евроазиатских МТК» предлагает следующее расположение ТЛК по территории ДФО (рис.2).

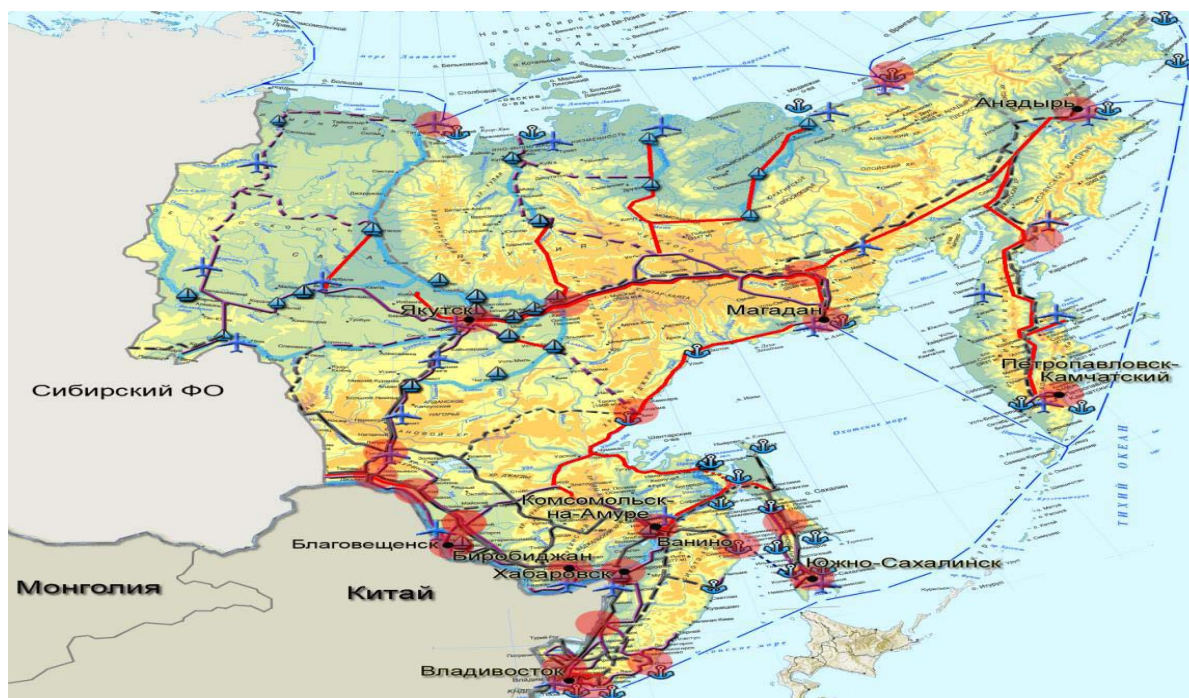


Рис. 2. Принципиальная схема развития и размещения в Дальневосточном федеральном округе транспортно-логистических кластеров

На наш взгляд все предложенные варианты размещения, обоснованы с точки зрения ресурсного и транзитного потенциала региона, и их развитие будет способствовать развитию деловой и коммерческой активности региона, но необходимо также учитывать и текущее состояние транспортной и логистической инфраструктуры. Объем финансирования, прежде всего, будет определяться исходя из наличия и состояния транспортной инфраструктуры и необходимого объема производственных мощностей, способствующих созданию ТЛК.

На первоначальном этапе, необходимо уделить внимание созданию глобального транспортно-логистического кластера на базе порта ОАО «Ванинский морской торговый порт» (пгт. Ванино, Хабаровский край).

Порт Ванино – крупный транспортный узел, через который проходят международные транспортные коридоры. Порт имеет выход на две крупнейшие железнодорожные магистрали – транссибирскую (через Хабаровск) и северный ход дальневосточной железной дороги – БАМ (через Комсомольск-на-Амуре). К преимуществам расположения Ванино относится его меньшее по сравнению с другими дальневосточными портами удаление по железной дороге до центральной части России, Сибири и богатой минеральными ресурсами зоны БАМа, а по морскому пути – до североамериканского континента.

Транзитный потенциал транспортного узла заметно усилится с окончанием строительства автомобильной трассы Хабаровск – Лидога– Ванино с ответвлением на Комсомольск-на-Амуре. Дорога является частью евроазиатского международного транспортного коридора и имеет важное стратегическое и экономическое значение для всего Дальневосточного региона, включая Сахалинскую и Магаданскую области.

Объемные характеристики по грузообороту порта в динамике представлены на рисунке 3.

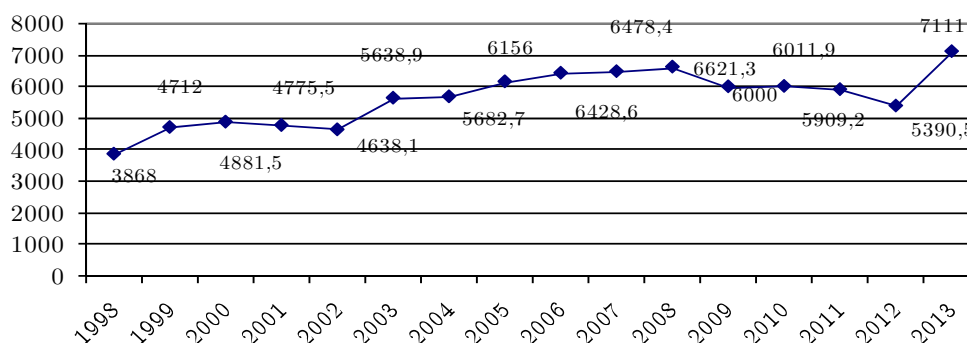


Рис.3. Динамика грузооборота ОАО «Ванинский морской торговый порт»

За 12 месяцев 2013 года грузооборот Ванинского морского торгового порта вырос на 32% по сравнению с 2012 годом и составил 7,1 млн. тонн. Данный производственный показатель стал лучшим для предприятия за последние 20 лет. Объем экспортных грузов по сравнению с 2012 годом увеличился вдвое и достиг показателя в 4,9 млн. тонн. В структуре экспорта преобладает уголь, перевалка которого в отчетном периоде выросла в 3,3 раза – до 3,8 млн. тонн. Помимо угля, значительный объем экспорта пришелся на лесопroduкцию (620 тыс. тонн) и черные металлы (379 тыс. тонн). С января по декабрь 2013 года в порту Ванино было перегружено 999,6 тыс. тонн импортных грузов. В каботажном направлении (включая перевозки паромными грузами для Сахалинской области) было обработано 1,1 млн тонн грузов.

В целом, порт Ванино обработал 914 судов (в том числе 500 паромов) и 79,8 тыс. полувагонов [4].

Таким образом, следует отметить, что показатели работы порта характеризуют стабильную положительную динамику, также порт является одним из наиболее перспективных мест для развития портовых мощностей на тихоокеанском побережье России. В этой связи создание транспортно-логистического комплекса на территории порта экономически целесообразно, как для экономики региона, так и для страны в целом. На рисунке 4 предложена схема формирования транспортно-логистического кластера на базе порта Ванино.

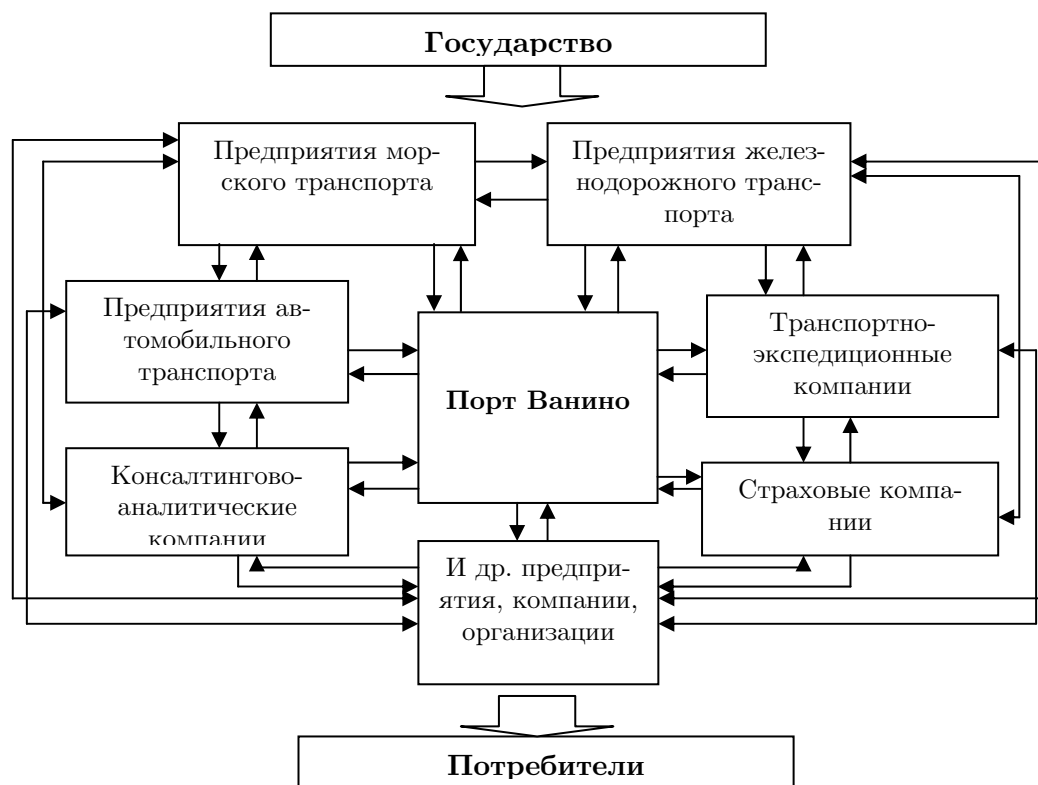


Рис. 4 Схема формирования транспортно-логистического кластера на базе порта Ванино

Особенностью глобального транспортно-логистического комплекса является то, что субъекты в него входящие могут взаимодействовать между собой как в рамках государственно-частного, так и кросс-секторального партнерств. При разработке проекта по порту Ванино, данный аспект необходимо будет принимать во внимание. Как было отмечено выше, взаимодействие между компаниями, предприятиями и организациями, входящими в состав транспортно-логистического кластера возможно в рамках государственно-частного и кросс-секторального партнерств.

По оценкам специалистов, при создании логистического центра на базе порта объемы грузопереработки при благоприятных факторах внешней среды увеличиваются в пределах от 20 до 85%. Учитывая сложившуюся тенденцию, в данной работе был сделан прогноз изменения объемов грузопереработки с учетом формирования на базе порта транспортно-логистического кластера (рис. 5).

По оценкам специалистов НИУ «Высшая школа экономики», объем средств, необходимых для реализации проекта по созданию транспортно-логистического кластера составит 1-1,5 млрд. руб.

Примерное итоговое значение будет зависеть от наличия и состояния транспорт-

ной, складской инфраструктуры, производственных мощностей и т.д. Примерный срок окупаемости составит от 6 до 7 лет, при постоянных объемах с положительной тенденцией. С учетом расширения инфраструктуры, прогнозные значения пропускной способности ТЛК увеличатся в 2-2,5 раза.

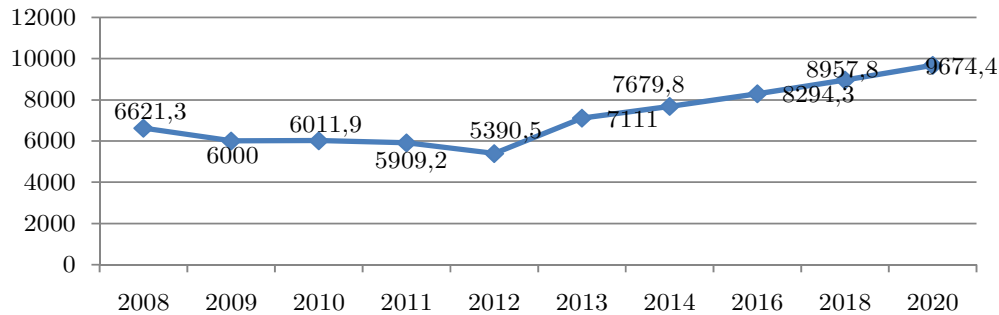


Рис. 5. Прогноз изменения объемов грузопереработки предприятиями транспортно-логистического кластера на базе порта Ванино до 2020 г.

На рисунке 6 отражены возможные эффекты от создания транспортно-логистического кластера.

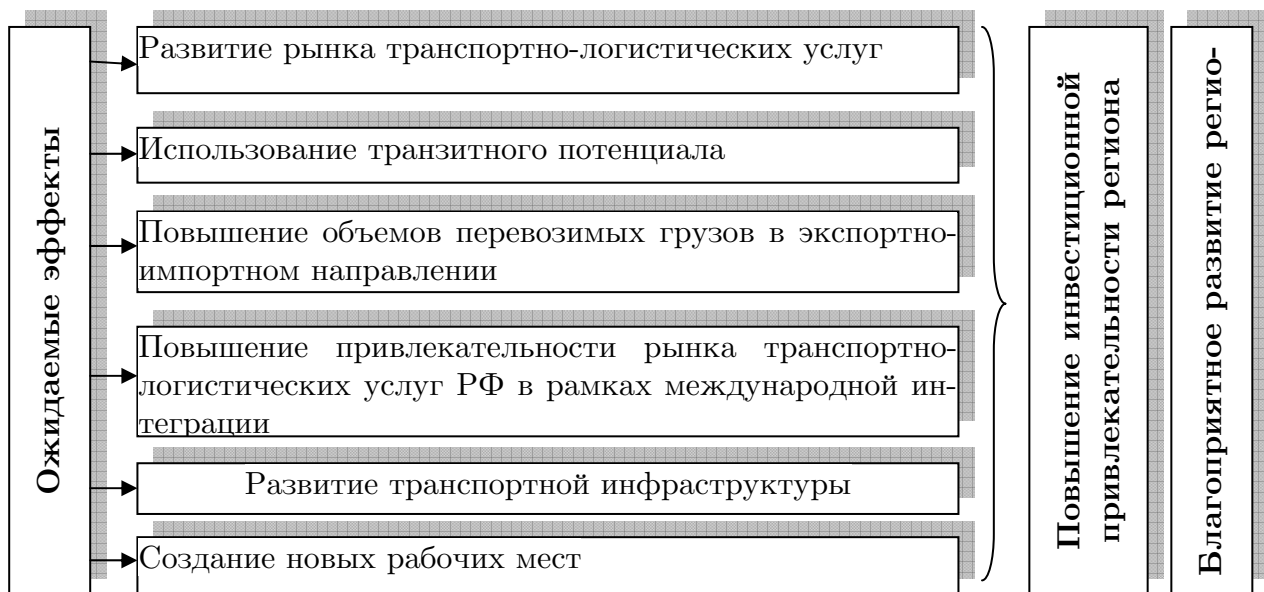


Рис. 20. Ожидаемые эффекты от создания транспортно-логистического кластера

Как результат создание и дальнейшее развитие транспортно-логистического кластера будет способствовать не только повышению эффективности деятельности предприятий его формирующих, но и повысит инвестиционную привлекательность региона.

Данный проект, на наш взгляд, может являться актуальным для развития транспортно-логистической инфраструктуры, Хабаровского края и в целом Дальнего Востока, необходимо активно развивать портовую и приграничную зоны, объекты авиатранспортной инфраструктуры с целью повышении конкурентоспособности региона на международном рынке.

Список литературы

- [1] Онлайн словарь терминов URL: <http://edu.jobsmarket.ru/glossary/logistics/621/> (дата обращения 08.10.2014)
- [2] Прокофьева Т.А. Методологические аспекты построения кластерной модели транспортно-логистической инфраструктуры региона / В. В. Клименко, Т. А. Прокофьева// Логистика и управление цепями поставок. –№ 6 – 2011.
- [3] Калентеев С. В. Формирование транспортно-логистической системы обслуживания грузопотоков в условиях межрегиональной интеграции: Автореф... дис. канд. экон. наук. – Санкт -Петербург: СПбГЭУ, 2013. - 22 с.
- [4] Официальный сайт ОАО «Ванинский морской торговый порт» URL: <http://www.vaninoport.ru> (дата обращения 16.10.2014)

E-mail:

Килькеева Ю. А. – kilkeeva@list.ru