

Межрегиональный мультимодальный логистический комплекс: к вопросу о составе и структуре

д.э.н. проф. Цогоев В.Г., к.э.н. доц. Дзакоев З.Л., Дзакоева Н.З.
Университет машиностроения, ООО «Эксперт-Менеджмент»
9-919-107-26-66, asp_sp@mail.ru

Аннотация. В статье предложен подход к формированию межрегионального мультимодального логистического комплекса. Рассмотрен состав его структурных элементов и подразделений.

Ключевые слова: мультимодальный комплекс, логистика, состав, структура.

Россия соединена с Закавказьем по суше четырьмя автомобильными и двумя железными дорогами, при этом функциональная и инфраструктурная обустроенность автомобильных коридоров, проходящих через центральную часть южного приграничья страны, является довольно низкой.

В этой связи встает задача формирования крупных интегрированных транспортных организаций, обслуживающих не только фирмы и регионы, но даже отдельные государства, которые могут выступать в форме ассоциации, концерна, консорциума, корпорации, картеля, кластера, пула, синдиката, союза, финансово-промышленной группы, холдинга в зависимости от круга решаемых хозяйственных задач и социальных проблем.

К основным причинам, обуславливающим потребность формирования крупных интегрированных транспортных организаций в центральной части южно-российского приграничья, следует отнести: быстрый рост грузооборота и пассажиропотоков; ужесточение требований к соблюдению международных нормативов скорости и качества обслуживания транспортных средств, водителей и пассажиров; необходимость обновления технологий и модернизации материально-технической базы транспортно-логистической инфраструктуры и др.

Опыт развитых стран Запада свидетельствует, что 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, оперирующих объемом более 50 процентов инвестиций и сосредоточивающих в своем составе более 40 процентов численности работников [1]. Подобные компании через транспортную сеть фактически формируют экономическое пространство страны.

В России почти 45% субъектов малого бизнеса функционирует в торговой сфере, около 17% – в сфере услуг, 12% – в строительстве и 10% – в обрабатывающем секторе [2]. Практически отсутствуют интегрирующие структуры в транспортно-логистической сфере.

Для регионов центральной части южно-российского приграничья формирование крупного транспортно-логистического комплекса актуально в силу ряда следующих обстоятельств: нахождение ряда субъектов РФ на транспортных магистралях, пересекающих южную границу страны; возможность интеграции в международный транспортный коридор «Север–Юг»; возможность прямого выхода на страны Закавказья (Армения, Грузия) и Ближнего Востока (Иран, Турция); необходимость обеспечения реализации транзитного и экспортно-импортного потенциала Юга России.

Основными преимуществами месторасположения такого комплекса в одном из субъектов РФ, находящихся в центральной части южно-российского приграничья, являются: отсутствие в этом субрегионе Юга России аналогичных современных транспортно-логистических

центров; мультимодальность транспортной системы, проявляемой в наличии федеральных автодорог Р-217 «Кавказ», М-29, А-301; возможность подключения к федеральной сети железных дорог; близость к международному аэропорту г. Беслана.

Комплекс может выступать в форме специализированной компании, основными функциями которой являются обработка и хранение грузов, производство продукции, таможенное оформление, информационные и другие услуги. Он может представлять собой совокупность крупных хорошо оснащенных подразделений, предназначенных для оказания разнообразных логистических услуг другим хозяйствующим субъектам на коммерческой основе. Он может создаваться из отдельных модулей и функциональных зон, вводимых в эксплуатацию по мере готовности.

Комплекс может включать в себя два или три склада классов «А+» или «А» общей площадью около 30 тыс. кв. м и должен позволять перерабатывать и сохранять практически любые товары.

Структурные элементы межрегионального мультимодального логистического комплекса представлены на рисунке 1.



Рисунок 1. Структурные элементы межрегионального мультимодального логистического комплекса

Подразделения комплекса делятся на постоянные, отражающие специфику комплекса, и переменные, имеющие второстепенный характер.

В целом состав подразделений комплекса может включать: административное здание с соответствующими вспомогательными помещениями, предназначенное для передачи в аренду различным фирмам; складской терминал (2–3 склада классности А⁺; А, В⁺, В); открытые площадки контейнеров международных стандартов 1А и СС; площадки разгрузки и погрузки контейнеровозов; парк погрузчиков для перевозки контейнеров; помещения и площадки для экспедиторских и транспортных компаний; производственные помещения для передачи в аренду предприятиям; индустриальный парк или технопарк (бизнес-центр+производство);

автосалон; автосервис; автозаправку; магазины и объекты общественного питания; гостиницу; медицинский пункт; пункт технического обслуживания транспортных средств; таможенные структуры; брокерские структуры; структуры связи; компании, занимающиеся переработкой грузов; предприятия, осуществляющие ремонт транспортных средств, погрузочной техники и другого оборудования; службы охраны; службу пожарной безопасности; оборудованные остановки общественного транспорта; филиалы компаний, осуществляющих международные перевозки и оформление транспортных документов; филиалы страховых компаний; рекламные, юридические и консультационные фирмы; автомобильную площадку; парковку; помещения для отдыха водителей. По предварительным расчетам, совокупная площадь, занимаемая логистическим центром, будет составлять примерно 40 га, объем инвестиций – 6 млрд. руб.

Предполагается, что основным источником финансирования на этапе создания комплекса явится кредит, а на этапе функционирования – платные услуги. 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.

Прямой экономический эффект проекта связан с созданием постоянных и временных рабочих мест. Дополнительные эффекты возникают в результате: более полной реализации транзитного и экспортно-импортного потенциалов регионов и расширения их торгово-экономических связей с другими территориями; внедрения инновационных технологий в логистическую составляющую проекта; разработки промышленного технопарка в составе проекта; привлечения отечественных и иностранных инвестиций в регион; стимулирования предпринимательской деятельности; увеличения доходов бюджетов регионов в целом.

Выводы

Важнейшими структурными элементами межрегионального мультимодального логистического комплекса центральной части южно-российского приграничья являются: производственная зона, транспортно-логистический кластер, деловая и инженерная инфраструктура, а перечень подразделений и услуг варьируется в зависимости от конкретных условий его создания.

Литература

1. Организационно-правовые формы бизнеса в США. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.openbusiness.ru>.
2. Гурвич В. России нужны кластеры для развития малых компаний. Сайт: «Центр поддержки малого бизнеса». [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.dmin.irbp.ru.

Участие субъектов малого предпринимательства в муниципальном заказе

к.э.н. Пиньковецкая Ю.С.

Ульяновский государственный университет
8 (8422) 955584, avtotr@mv.ru

Аннотация. В статье приведен анализ уровня участия малых предприятий и индивидуальных предпринимателей в обеспечении муниципальных нужд. Приведен методический подход и разработанные функции плотности нормального распределения, характеризующие пять основных показателей деятельности предпринимательских структур при выполнении муниципального заказа в регионах России. Рассмотрены основные аспекты введенной с 2014 года федеральной контрактной системы.

Ключевые слова: муниципальный заказ, экономико-математические модели, малые предприятия, индивидуальные предприниматели, муниципальные образования, федеральная контрактная система.