

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

УДК 658.7 (075.8)

Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина

ВОЗМОЖНОСТИ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КЛАСТЕРА В ОМСКОМ РЕГИОНЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

В статье анализируются возможности создания транспортного кластера в Омской области на основе выгодного географического положения. Формирование кластера предполагает строительство логистического центра и развитие инфраструктуры региона.

Глобализация международной торговли и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового оборота России требуют новых подходов к развитию транспорта, разработки новых высокоэффективных технологий организации международных транспортных услуг на территории Российской Федерации.

Анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг, реализуемых транспортным комплексом в различных регионах России, свидетельствует о наличии множества типовых проблем, снижающих эффективность решения основных задач логистики и управления цепями поставок. К ним, в частности, относятся: недостаточность взаимодействия различных видов транспорта; длительность движения товаров по логистическим каналам; высокие затраты на физическое товародвижение; низкое качество логистических услуг; низкая пропускная способность транспортного комплекса России; возможность потери контейнеров в процессе транспортировки.[1]

Россия в силу своего географического расположения находится в центре пересечения международных торговых путей, поэтому чрезвычайно актуальной является разработка технологий управления транзитными материальными потоками и программ по привлечению на территорию России крупных международных потоков. [2]

Для осуществления этой задачи необходимо рассматривать логистику во внешней торговле на макроуровне (взаимодействие с другими странами) и на микроуровне (деятельность коммерческих организаций, осуществляющих внешнеторговую деятельность, национальных транспортно-экспедиционных компаний, участвующих в международных перевозках).

На макроуровне концепция логистики используется при разработке цепей поставок товаров в международном сообщении. При этом учитываются международные торговые условия, межгосударственная документация и другие факторы. При создании мультимодальных систем транспортировки в международном масштабе возникают следующие проблемы: отсутствие согласованности в таможенных и технических процедурах при переходе материальных потоков через границы государств; отсутствие унификации требований, правил, тарифов и стандартов к технологиям транспортировки и техническим средствам при пересечении границы.

Эти специфические проблемы существенно усложняют участие России в функционировании глобальных макрологистических систем. Для устранения этих проблем необходима целенаправленная политика государства. Одним из последних решений в этом направлении стало создание таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии.

Современное хозяйство на Евразийском пространстве устроено так, что производство товаров расположено, в основном, в странах Юго-Восточной Азии, а главным потребителем являются страны Европы. Несмотря на высокую пропускную способность Транссибирской магистрали, большинство международных транспортных потоков проходит вне России [10].

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

Основной причиной такого положения является низкая оснащенность Транссиба сервисами по переработке грузов [10]. Поэтому важное место в международных логистических системах отводится перевалке грузов на транзитных складах или терминалах. Одним из вариантов решения этой задачи является создание грузовых транспортных центров в составе региональных кластеров по всей Транссибирской магистрали. Усиление Транссиба сервисными комплексами возможно только за счет федеральных средств (на первом этапе развития). Накопительно-распределительные центры (логистические центры) должны содержать в себе склады класса А+ или А. Кроме функций распределения такие склады выполняют ответственное хранение в региональном масштабе.

Цель исследования – рассмотреть возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок

Понятие кластера предполагает взаимные связи входящих в него компаний, образующих цепи добавленной стоимости. Перед компаниями с уже сложившейся практикой отношений с клиентами, поставщиками, собственной структурой встает проблема внедрения концепции управления цепями поставок. Речь идет об улучшении и рационализации уже имеющихся процессов в регионе с позиций эффективного управления цепями поставок кластера. Это требует изменений в организационной парадигме бизнеса региона. К сожалению, на практике процессное мышление большинство организаций не принимают пока всерьез.

Согласно исследованиям [5-9], неупорядоченный бизнес в сфере закупок и поставок может привести к возрастанию расходов на одну треть от необходимого уровня. Анализ открытых интернет-источников показывает, что около четверти обследованных компаний не оценивают возможность получения экономии за счет совершенствования взаимоотношений с поставщиками, покупателями и логистическими посредниками, а 17% не могут даже указать проценты расходов по отношению к общим расходам на закупки и их обслуживание. Грамотно составленные цепи поставок способны снизить издержки на закупки и хранение, сократить стоимость и время обработки заказа на 20%-40% и увеличить прибыль на 5%-15%.

К сожалению, в Омском регионе отсутствует полноценная инфраструктура, морально и физически устарел подвижной состав почти всех видов транспорта, а острая нехватка распределительных центров тормозит прохождение материальных потоков. К примеру, Омск, как город с миллионным населением, не имеет кольцевой автодороги, и весь коммерческий большегрузный транспорт в результате идет через город. При этом Омск находится на магистральной автомобильной и железной дорогах, которые в будущем могли бы стать составной частью международного транспортного коридора.

С точки зрения логистики и географического положения, Омская область выгодно расположена, но эту потенциальную возможность необходимо развивать. Необходимо создать современную инфраструктуру, построить логистические центры, дороги, гостиницы, офисные и банковские здания, ориентируясь на концепцию SSCM (Sustainable Supply Chain Management – управление долгосрочным развитием цепей поставок), которая включает в себя три основные группы вопросов: цепи поставок и жизненный цикл изделий; цепи поставок и экология; цепи поставок и общество.

В Омском регионе давно обсуждается вопрос о стратегии развития логистического комплекса, ядром которой является строительство крупнейшего логистического центра, в состав которого может быть включен строящийся международный аэропорт «Федоровка». Инвестиции в эти проекты могут составить десятки миллиардов рублей, а в качестве инвестора могут выступить крупнейшие отечественные и зарубежные компании.

Анализ исторического развития логистической системы региона показывает, что через Омскую область ранее проходил Великий Московско-Сибирский тракт и сибирские купцы осуществляли оживленную торговлю с Европой. До установления советской власти экспортировали не нефть и газ, а масло коровье, зерно пшеницы и другие сельскохозяйственные продукты в больших объемах. Предметами импорта была

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

сельскохозяйственная техника и другое оборудование. В советский период Омск стал закрытым городом, поэтому утратил свои позиции [4].

Движение материальных потоков подчиняется определенным закономерностям. Если абстрагироваться от прочих условий, то с точки зрения логистики Омск имеет большое значение в глобальной логистической системе евразийского региона. В настоящее время наблюдается очень острая конкуренция сибирских городов и каждый город ведет борьбу за федеральные средства, но с политической точки зрения Омск проигрывает борьбу за финансовые ресурсы.

О важности развития направления транспортно-логистической систем региона свидетельствует то, что на основании Указа Губернатора Омской области от 24 июня 2013 года №93 разработана Стратегия социально-экономического развития Омской области и одна из основных задач Стратегии ориентирована на развитие транспортно-логистического сектора. Для достижения стратегических целей Министерством развития транспортного комплекса Омской области ведется работа по приоритетным инвестиционным проектам, в том числе таким, как строительство Красногорского гидроузла, скоростного рельсового общественного транспорта и другим.

Для реализации преимуществ Омской области как части международного транспортного коридора, должно произойти усиление всей цепи товародвижения и других участников этого коридора на российской территории, что означает строительство логистических центров на всем пути движения материальных потоков. Наличие таких центров дает возможность укрупнять или разукрупнять партии (как в морских портах, но только на суше - по принципу фидерных перевозок).

В последнее время власти Омского региона проявляют все больший интерес к повышению инфраструктурного потенциала и внедрению концепции логистики. К примеру, 17 марта 2014 года представители общественности и власти Омской области обсудили варианты развития логистики в Западной Сибири [<http://news.mail.ru/inregions/siberian/55/economics/17430363/>]. На совещании представители региональной власти, предприятий области и общественности обсудили перспективы развития так называемого «73-го меридиана». На этой долготе располагаются Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, Тюменская и Омская области, а также семь зарубежных государств.

В частности, участники встречи обсуждали вариант, при котором Омск становится центром новой индустриализации, мощным транспортно-логистическим узлом. В дальнейшем здесь будут сходить пассажирские, грузовые, финансовые, информационные и иные потоки. Отмечалось, что для этого необходимо построить в регионе соответствующую современную инфраструктуру. Для Омской области, которая сегодня занимает пятое место в стране по объемам промышленного производства, вопрос взаимодействия с другими регионами и наличие связывающих с ними торговых путей является одним из серьезнейших.

С учетом перспективного увеличения грузооборота **путем привлечения грузов в рамках международной торговли** региональный логистический центр может иметь площадь около 2 млн квадратных метров современных складских помещений (об этом говорит опыт строительства аналогичного комплекса в г. Нижний Новгород), а грузооборот может достигнуть 10 млн тонн в год.

Таким образом, из Омска можно было бы вывести большинство складов, а масштабы строительства комплекса позволят переориентировать на Омский регион грузопотоки из других регионов.

В странах с высоким индустриальным развитием для активизации решения подобных задач власти разных уровней зачастую становятся инициаторами создания и поддержания кластеров. Раньше других стран этим начали заниматься власти США в штатах Аризона, Калифорния, Коннектикут, Флорида, Миннесота, Северная Каролина, Огайо, Орегон и

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

Вашингтон. Там поняли специфику современной конкуренции, в которой противоборство отдельных компаний уходит в прошлое. Самые жаркие очаги конкуренции разгораются между группами независимых поставщиков, производителей и дистрибьюторов, связанных цепочками поставок в кластерные структуры.

Во всем мире среди экономистов находит все большее признание точка зрения, заключающаяся в том, что регионы, на территории которых складываются кластеры, становятся лидерами экономического развития. Такие регионы-лидеры определяют конкурентоспособность национальных экономик. В них кластеры диктуют необходимые условия для своего развития и тем самым создают своеобразный каркас, отражающий направления развития всех секторов экономики таких регионов. Новые отношения внутри региональных кластерных структур стимулируют инновационную деятельность, способствуют развитию прогрессивных технологий и совершенствованию всех этапов совместной экономической деятельности.

Происходит свободный обмен информацией и быстрое распространение новшеств по каналам цепей поставок и потребителей готовой продукции, имеющих контакты с многочисленными конкурентами. Множество предприятий в составе цепей поставок кластерных структур в процессе развития взаимодействия и сближения интересов постепенно преодолевают разобщенность, инертность и замкнутость на внутренних проблемах, что благотворно влияет на рост их технического уровня и конкурентоспособности.

Производственная структура кластера всегда более выгодна, чем отраслевая, так как здесь внутрифирменные связи более тесные. Кластер порождает эффект масштаба производства, основой которого является наличие в лице одной из фирм инновационного ядра, стимулирующего производство новых видов продуктов и услуг.

Преимуществом кластера также является возможность одновременного производства нескольких видов продукции, ориентированная на концепцию A-SCM (Adaptive Supply Chain Management - управление адаптивными цепями поставок). При группировке фирм в кластеры возникает возможность оптимизации производственно-технологических процессов и минимизации внепроизводственных издержек на различных предприятиях. Таким образом, все участники цепи поставок региональных кластерных структур получают дополнительные конкурентные преимущества под воздействием совокупного влияния и специализации, обеспечивающей повышение производительности труда и снижение себестоимости продукции. Малые предприятия в составе региональной кластерной структуры являются особыми субъектами рынка, которые выступают не как отдельные предприятия, а как элементы объединенной группы предприятий, и потому их эффективность оценивается как с позиции успешности функционирования этой структуры, так и с позиции входящего в нее отдельного малого предприятия.

Результативность функционирования малого бизнеса в кластерной структуре может оцениваться как объемом его доли в выпуске общей продукции (которая может достигать 30%), так и показателями самой региональной кластерной структуры (приток денежной массы, восприимчивость к инновациям, конкурентоспособность и т.п.). Эффективность кластерных структур проявляется в экономическом росте, в сохранении рабочих мест, расширении налоговой базы, в увеличении экспорта и привлечении в регион внешних инвесторов.

Региональные кластерные структуры, как правило, представлены неформальными объединениями крупных лидирующих фирм с множеством средних и малых предприятий, создателей технологий и потребителей, взаимодействующих друг с другом в рамках единой цепочки создания стоимости, сосредоточенных на ограниченной территории и осуществляющих совместную деятельность в процессе производства и поставки определенного типа продуктов и услуг.

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

Эффективное развитие логистики и цепей поставок требует глубокого взаимодействия между крупным, средним и малым бизнесом, их конструктивного сотрудничества с вузами и НИИ при безусловной поддержке государственных и местных органов власти. И здесь применение кластерного подхода предоставляет необходимые инструменты и методологию, позволяющие достигнуть расширенного развития малого и среднего предпринимательства.

Для Омской области стратегическим направлением развития является транзит, обуславливающий высокие требования к региональному транспортному кластеру, который характеризуется общностью оказываемых услуг и относительной самостоятельностью отдельных звеньев. Он представлен всеми видами транспорта (автомобильного, железнодорожного, водного и авиационного), каждый из которых играет определенную роль в транспортной системе России, выполняет свою функцию в обслуживании хозяйства области и существенно отличается по содержанию проблем и путей дальнейшего развития.

Однако общим для всех видов транспорта региона является то, что основными предпосылками формирования их главных элементов на разных этапах развития экономики была и будет возможность использования выгодного географического положения (формирование межрегиональных магистралей), а также необходимость использования ресурсного потенциала территории Омской области и Сибирского Федерального округа в целом (создание «дорог к ресурсам»).

Основные предприятия кластера – ОАО «Омский аэропорт», Западно-сибирская железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги», ОАО Судходная компания «Иртышское пароходство», ОАО «Омскгравтотранс», Государственное Учреждение «Главное управление строительства автомобильных дорог Омской области», ООО «Омсктрансгаз» и др. Развитие транспортного кластера играет ключевую роль в обеспечении конкурентоспособности экономики Омского региона, создании благоприятных условий ведения бизнеса.

Участвуя в цепи поставок регионального транспортного кластера, логистическое предприятие неизбежно сталкивается не только с новыми возможностями, но и с потенциальными опасностями. Особенность проблемы шансов и рисков в системе кооперации связана с высоким уровнем неопределенности цепи поставок кластера. В кластере сохраняется конкуренция между его участниками, которые, опасаясь за положение в бизнесе, не дают полную информацию, необходимую для эффективной координации между звеньями цепочки добавленной стоимости. Локальная оптимизация, недостаточная согласованность действий участников цепи поставок приводит к Bullwhip - эффекту. Этот эффект является причиной увеличения всех видов затрат в цепи поставок регионального кластера (производство, запасы, закупки, транспортировка), снижения уровня доступности продукции, увеличения длительности цикла поставок и снижения уровня доходности цепи поставок.

К основным шансам кооперации относятся: возможность быстрого освоения новых рынков (увеличение дохода), сокращения затрат, трансфер-технологий и ноу-хау, дополнительные инвестиционные возможности, разделение рисков среди партнеров в цепи поставок кластера. К недостаткам кооперации относятся: увеличение зависимости от партнера (снижение независимости), риск утраты ноу-хау и конкурентных позиций. Перед любой организацией возникает альтернатива либо увеличить доход за счет использования возможностей системы сотрудничества, связывающей участников кластера цепью поставок и повышающей уровень интеграции, координации и кооперации, а также оптимизации совместных усилий, либо не связывать себя дополнительными обязательствами и довольствоваться независимостью.

Список литературы

Саттаров Р.С. Возможности создания транспортного кластера в Омском регионе для управления цепями поставок / Р.С. Саттаров, Г.Г. Левкин, И.В. Ларина // Инновационная экономика и общество. №1 (3). Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2014. С. 43-48.

1. Зубаков Г.В. Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды / Г.В. Зубаков // Логистика сегодня. - №3. - 2010. - С. 85-89.

2. Крашениников Е.В. Роль транспорта в осуществлении экспортных операций / Е.В. Крашениников // Вестник Ростовского государственного экономического университета «РИНХ». - №2. - 2008 - С. 343-349.

3. Левкин Г.Г. Основы логистики / Г.Г. Левкин // М.: Инфра-Инженерия, 2014. - 240 с.

4. Левкин Г.Г. Использование концепции логистики в сельском хозяйстве / Г.Г. Левкин // Логистика сегодня. №4. 2012. С. 222-234.

5. Носов А. Н. Внедрение управления цепями поставок в транспортном кластере Нижегородского региона / А.Н. Носов, В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок.- №3. - 2011. - С. 26-35.

6. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер, пер. с англ. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.

7. Прокофьева Т. А., Методологические аспекты построения кластерной модели транспортно – логистической инфраструктуры региона / Т.А. Прокофьева, В.В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. - №6. - 2011. - С. 31-40.

8. Сергеев В.И. Формирование кластеров в России. Преимущество отдается производственному принципу / В.И. Сергеев // Логистика: проблемы и решения. - №6. - 2010. - С. 28-33.

9. Сергеев В.И. Логистика. Полный курс МВА / В.И.Сергеев, В.В. Дыбская, Е.Н. Зайцев, А.Н.Стерлигова. – М.: ЭКСМО, 2011. - 944 с.

10. Цой В.Г. Транспортно-логистические проекты Омской области в развитии международных экономических связей / В.Г. Цой //Формирование транспортно-логистической инфраструктуры региона. Инновационные технологии. - №20. - Омск, 2006. – С. 7-9.